

# Der Umsteiger

## Das Journal

des Fahrgastverbandes PRO BAHN und örtlicher Initiativen  
der hessischen Regionen Nordhessen, Osthessen, Mittelhessen,  
Frankfurt / Rhein-Main und Starkenburg sowie Südniedersachsen

Ausgabe 2 / 2026



Göttinger Buslinien schalten erneut in den Notbetrieb //  
Regionalmitgliederversammlung fordert ein Beteiligungsforum für die  
anstehenden Investitionen in die Main-Weser-Bahn //  
Die Brunnenbahn wird endlich elektrisch //  
Neue Darmstädter Rheinstraßenbrücke mit getrennter Straßenbahnbrücke

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Titelseite: Genießen Sie die Fahrt zum Hesttag 2026 nach Fulda voraussichtlich in vollen Zügen (im Bild Gleis 3 in Bebra, Foto: Th. Kraft)</b>	<b>1</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen</b>	<b>4</b>
<i>Drastische Erhöhung der Fahrpreise um 14,73 Prozent</i>	<b>4</b>
<i>Der Göttinger Verkehrsbetrieb schaltet seine Buslinien erneut in den Notbetrieb</i>	<b>5</b>
<b>PRO BAHN RV Nordhessen RV Osthessen RV Mittelhessen</b>	<b>6</b>
<i>Regionalmitgliederversammlung fordert ein Beteiligungsforum für die anstehenden Investitionen in die Main-Weser-Bahn</i>	<b>6</b>
<b>PRO BAHN RV Nordhessen RV Mittelhessen</b>	<b>7</b>
<i>Großbaustellen auf der Main-Weser-Bahn: Chaotische Zustände im März 2026</i>	<b>7</b>
<b>BI „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“</b>	<b>9</b>
<i>Defizite beim Mobilitätsangebot für Menschen der Kreisstadt Homberg (Efze) des Schwalm-Eder-Kreises</i>	<b>9</b>
<i>Buchempfehlung: Fotoimpressionen zu Nordhessens Kanonenbahn</i>	<b>11</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Osthessen</b>	<b>13</b>
<i>Nach der Kommunalwahl: Für die nächsten fünf Jahre nichts Neues im ländlichen Raum</i>	<b>13</b>
<i>Hesttag in Fulda 2026: Der Zugverkehr wird durch Baustellen stark behindert</i>	<b>15</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen</b>	<b>17</b>
<i>Die neue Linie X12 zwischen Herborn und Limburg: Endlich eine gute Tat für den hessischen Westerwald!</i>	<b>17</b>
<i>Allein der RMV blockiert weiterhin die Wiedereinführung der RE-Direktverbindung Gießen – Köln</i>	<b>19</b>

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Stadtbahnhof Limburg aus drei Himmelsrichtungen baustellenbedingt nicht über die Schiene angebunden</b>	<b>22</b>
<b>Seit mehr als eineinhalb Jahren baut man an dem Stahl-Übergangssteg in Niederwalgern</b>	<b>24</b>
<b>Weiter Verwirrung im Mittelhessen-Netz um die Linien RB37, RB40 und RB41</b>	<b>27</b>
<b>Lumdatabahn e.V.</b>	<b>28</b>
<b>Das Verfahren zur Reaktivierung der Lumdatabahn nimmt die nächste Hürde</b>	<b>28</b>
<b>Von Lollar nach Völklingen - eine gelungene Eventreise mit der Hessischen Landesbahn</b>	<b>30</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main</b>	<b>32</b>
<b>PRO BAHN fordert: Akku-Züge statt Wasserstoff-Züge für die Taunusbahn!</b>	<b>32</b>
<b>Die Brunnenbahn wird endlich elektrisch</b>	<b>34</b>
<b>Teilnahme am Bahnhofsfest in Königstein an Pfingsten 2026</b>	<b>40</b>
<b>Eröffnungsfeier der Personenunterführung in Hanau Hbf</b>	<b>42</b>
<b>Rechte Rheinstrecke: Die Generalsanierung kommt zwischen Wiesbaden und Troisdorf im 2. Halbjahr 2026</b>	<b>44</b>
<b>PRO BAHN Regionalverband Starkenburg</b>	<b>48</b>
<b>Neue Darmstädter Rheinstraßenbrücke mit getrennter Straßenbahnbrücke</b>	<b>48</b>
<b>PRO BAHN Landesverband Hessen</b>	<b>53</b>
<b>ÖPNV-Finanzierung deutschlandweit akut gefährdet</b>	<b>53</b>
<b>DB InfraGO: Baumaßnahmen Juni bis Dezember 2026</b>	<b>55</b>
<b>Persönliche Nachrichten – Rolf Gnadt</b>	<b>59</b>
<b>Impressum</b>	<b>60</b>
<b>Kontakt</b>	<b>61</b>
<b>Termine</b>	<b>63</b>

## **Drastische Erhöhung der Fahrpreise um 14,73 Prozent**

Fahrpreise im öffentlichen Verkehr kennen in der Regel nur eine Richtung: nach oben. Diesen scheinbar unaufhaltsamen Trend durchbrach der Verkehrsverbund Südniedersachsen auf Grundlage einer politischen Initiative am 1. Januar 2021 grundlegend. Der damalige Landrat Bernhard Reuter (SPD) wollte im Zuge der Kreisfusion von Osterode und Göttingen vor allem auf längeren Entfernungen ein Zeichen des Zusammenwachsens setzen. Das Fünf-Euro-Ticket war geboren. Statt maximal 10,40 Euro waren nun für eine einzelne Fahrt nur noch maximal 5 Euro fällig. Auch die Zeitkarten der oberen Tarifstufen wurden im Preis spürbar geschrumpft. Besonders günstig schnitt die VSN-Tageskarte ab.



*Seit 1. Januar 2021 gilt im Verkehrsverbund Südniedersachsen das Fünf-Euro-Ticket als Höchstpreis. Davon müssen die Fahrgäste am kommenden Jahreswechsel Abschied nehmen.*

*Breite politische Mehrheiten und die klammen kommunalen Kassen sprechen für die geplante Erhöhung um durchschnittlich 14,73 Prozent.*

*Wann danach die nächste Erhöhung kommt, muss nach der Kommunalwahl im September entschieden werden.  
(Foto: Gerd Aschoff)*

Doch die Zeiten ändern sich. Die Einnahmeausfälle der Tariffamilie rund um das Fünf-Euro-Ticket müssen durch freiwillige kommunale Zahlungen in Höhe von über 7 Millionen Euro ausgeglichen werden. Damit ist zwar zunächst nicht Schluss, aber erklärtes Ziel ist die Entlastung kommunaler Haushalte. Anfang Mai hat ein öffentlicher Gremienlauf begonnen, in dem die drei beteiligten Kreistage Göttingen, Holzminden und Northeim, die Stadt Göttingen, der VSN und der ZVSN eine Fahrpreiserhöhung um durchschnittlich 14,73 Prozent beschließen.

Überlagert wird dieser ohnehin komplexe Vorgang an der Fahrpreisfront von einer wesentlichen Strukturänderung: Der Verkehrsverbund Südniedersachsen wird künftig von der Stadt Göttingen und dem ZVSN getragen. Ein neuer Verbundbeirat sichert den Einfluss der Verkehrsunternehmen und der Landesnahverkehrsgesellschaft. Für die Öffentlichkeit sind die komplexen Abhängigkeiten kaum durchschaubar. Ergebnis: Das Fünf-Euro-Ticket kostet ab 1. Januar 2027 5,70 Euro. In Göttingen springt der Einzelfahrschein von 2,60 auf 2,90 Euro.

 **Gerd Aschoff**

## Der Göttinger Verkehrsbetrieb schaltet seine Buslinien erneut in den Notbetrieb

Seit Pfingsten läuft der Stadtbusverkehr in Göttingen nach einem spürbar reduzierten Fahrplan. Ursache ist der exorbitant hohe Krankenstand beim Fahrpersonal, von dem die Betriebsleitung nach eigenen Angaben überrascht wurde. Die Hauptverkehrszeit endet statt um 20 Uhr schon um 18:30 Uhr. Der 15-Minuten-Takt der Hauptlinien wird auf 20 Minuten gestreckt. Die Nachtlinien der Universitätsstadt werden vorläufig eingestellt. Auf die Linie 33 vom Holtenser Berg quer zum Klinikum müssen die Fahrgäste komplett verzichten. Die Schnellbuslinie 34 in den Vorort Bovenden wird von einem externen Unternehmen bedient.



*Taktverdichtung? Nicht mit dem Göttinger Verkehrsbetrieb! Auf Hauptachsen wie der zwischen Grone und Weende wird der Takt von 15 auf 20 Minuten gestreckt. Die Hauptverkehrszeit endet statt um 20 Uhr bereits um 18:30 Uhr. Foto: Aschoff*

Der Fahrgastbeirat der Stadt wurde vorher mal wieder nicht gefragt. Er konnte seine Stellungnahme erst nach Beginn des Absenkungsfahrplans abgeben. Der Verkehrsbetrieb beteuert, dass der Notfahrplan nicht auf den Sparvorgaben der Stadt beruhe. Die Einschränkungen sollen bis Ende Oktober 2026 wirksam bleiben. Eine Entschädigung für die Minderleistung erhalten die Fahrgäste nicht.

 **Gerd Aschoff**

## **Regionalmitgliederversammlung fordert ein Beteiligungsforum für die anstehenden Investitionen in die Main-Weser-Bahn**

Nach den vielen Pannen bei Stuttgart 21 ist die Deutsche Bahn insbesondere in Sachen Öffentlichkeitsbeteiligung einen neuen Weg gegangen. Dialogforen und Beteiligungsforen wurden entwickelt, um schon während der Planungsphase vor dem amtlichen Planfeststellungsverfahren mit zivilgesellschaftlichen Akteuren sowie mit der regionalen Politik in einen Austausch zu treten. Die Auffassungen und inhaltlichen Positionen der Beteiligten sollen bereits im Planungsprozess geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt werden.

Bislang führt die DB InfraGO Dialog- und Beteiligungsforen nur bei den Großprojekten für den Fernverkehr und den Güterverkehr durch, welche im Bundesverkehrswegeplan verzeichnet sind. Die PRO BAHN Regionalverbände Nordhessen, Ost- und Mittelhessen stellen die Frage, warum dies auf solche Großprojekte beschränkt bleibt. Die Main-Weser-Bahn Frankfurt-Gießen-Marburg-Kassel wäre ein sehr gutes Beispiel, für die anstehenden großen Investitionen ein Beteiligungsforum durchzuführen. Arbeitsthemen für ein Beteiligungsforum Main-Weser-Bahn aus der Planungspipeline der DB InfraGO wären zum Beispiel

- der vierspurige Ausbau zwischen Bad Vilbel und Friedberg;
- der Ausbau für den Güterverkehr Hagen-Siegen-Gießen-Friedberg-Hanau;
- die Generalsanierung, welche aktuell für 2034 geplant ist;
- die Erneuerung und die Barrierefreiheit zahlreicher kleinerer Bahnstationen.

Aus Sicht der PRO BAHN Regionalverbände besteht die Gefahr, dass Fehlentscheidungen drohen, wenn auf die Erfahrung und das Wissen regionaler Akteurinnen und Akteure, aber auch von Verbänden und Initiativen verzichtet wird. Sowohl das Verkehrswesen als auch die Fahrgäste in den Regionen müssen die Nachteile dann über Generationen hinweg ausbaden.

Die PRO BAHN Regionalverbände sehen nicht nur die bereits auf dem Weg befindlichen Projekte der Main-Weser-Bahn als in einem Beteiligungsforum diskussionswürdig an. Vielmehr werden weitere Investitionen in die Main-Weser-Bahn als notwendig angesehen. Dies sind u.a.

- der vierspurige Ausbau zwischen Gießen und Friedberg gemäß Regionalplan Mittelhessen;
- der Ausbau/Neubau zwischen Edermünde-Grifte und Kassel-Wilhelmshöhe zur Beseitigung des Engpasses Baunatal-Gunthershausen;
- die Kapazitätserweiterung im Bahnhof Gießen mit zusätzlichen Bahnsteigen.

**Thomas Kraft**

## **Großbaustellen auf der Main-Weser-Bahn: Chaotische Zustände im März 2026**

**PRO BAHN bestärkt den NVV in seiner deutlichen Kritik an dem  
Infrastrukturbetreiber DB InfraGO**

Vom 06. bis 27.03.2026 liefen umfangreiche Bauarbeiten auf der gesamten Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Kassel. Gleich drei längere eingleisige Bauabschnitte erschwerten ein Durchkommen: einer in Nordhessen im Bereich Wabern, der zweite zwischen Treysa und Kirchhain zum Aufbau des künftigen elektronischen Stellwerks Stadtallendorf und dann noch ein weiterer zwischen Butzbach und Bad Nauheim. PRO BAHN Hessen hat das Drama vorausgesehen. An den meisten Tagen ist der Schienenpersonenverkehr völlig aus dem Tritt gekommen.

Die Doppelstockzüge des RE30, welche eigentlich im 2-Stunden-Takt zwischen Frankfurt, Gießen, Marburg und Kassel verkehren, hatten oftmals mehr als zwei Stunden Verspätung. Auch der RE98 hatte ähnliche Probleme. So konnten die Züge in Gießen nicht mit dem RE99 aus Siegen/Wetzlar gekoppelt werden. Weil der RE98 völlig aus dem Ruder lief, wurde der RE99 als Solozug von Gießen nach Frankfurt geschickt, wodurch auf dem Rückweg des stark belasteten Abschnitts zwischen Frankfurt und Gießen die Stadler Flirt als Einzelzug völlig überfüllt waren.



*Zwei Züge treffen zu spät von Norden kommend im Bahnhof Marburg ein. Links, RB41, Zug der Hessischen Landesbahn (Kirchhain-Marburg-Gießen-Frankfurt) weicht schon auf Gleis 2 aus, um rechts den RE30, den DB-Doppelstockzug auf Gleis 4 vorbeiziehen zu lassen. Laut Fahrplan wäre erst ein Überholen in Gießen vorgesehen gewesen. (Bild: Thomas Kraft)*

In Kassel kam ein großer Teil der im Fahrplan stehenden Zugverbindungen des RE30 und RE98 überhaupt nicht an. Man lässt bei übergroßer Verspätung die Züge einfach in Wabern wenden. Dies kommt auch sonst im Alltag vor. Die Menschen wollen jedoch nur zum geringeren Teil in die Orte im Schwalm-Eder-Kreis wie eben

Wabern. Die meisten Fahrgäste wollen aus Mittelhessen und dem Rhein-Main-Gebiet kommend, wenn sie nördlich von Marburg unterwegs sind, bis nach Kassel durchfahren, um in Kassel-Wilhelmshöhe in den Fernverkehr nach Hamburg, Berlin oder zu anderen Zielen umzusteigen. Man zwang die Fahrgäste, bereits in Wabern auszusteigen, so dass hunderte Personen versuchten sich in die kleinen Dieseltriebwagen des Modells Siemens Desiro (Baureihe 642) zu zwängen, die als RB39 die Linie Bad Wildungen-Wabern-Kassel fahren. Auch in umgekehrter Richtung mussten Fahrgäste zunächst mit den viel zu kleinen Dieseltriebwagen der RB39 von Kassel nach Wabern fahren, um einen dort startenden RE30 oder RE98 zu erreichen.

Wenn man nur nördlich von Marburg die brisante Situation auf der Main-Weser-Bahn gehabt hätte! Der viel stärker frequentierte südlichere Baustellenabschnitt zwischen Butzbach und Bad Nauheim war durch weitere Probleme belastet. Viele Züge erreichten viel zu spät die jeweiligen Endpunkte des Baustellenabschnitts in Bad Nauheim bzw. Butzbach. Dadurch war die im Baustellenfahrplan vorgesehene Durchfahrt nicht mehr gegeben. Die Fahrdienstleitung musste individuell entscheiden, wann welcher Zug durch das Nadelöhr gelassen wurde. Oft bildeten sich in den dahinter liegenden Blockabschnitten Rückstaus von weiteren Zügen.

Der PRO BAHN Landesverband Hessen sowie die PRO BAHN Regionalverbände Mittelhessen und Nordhessen bestärken den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) in seiner deutlichen Kritik, welche dieser in einer Pressemitteilung am 17.03.2026 herausgegeben hat. Darin heißt es:

**„Hohe Verspätungen, Teilausfälle, überfüllte Züge und stehengelassene Fahrgäste: Die aktuelle Situation auf der Regionalzugstrecke zwischen Frankfurt und Kassel infolge von Bauarbeiten der Deutschen Bahn ist aus Sicht des Nordhessischen Verkehrsverbunds inakzeptabel.“ Und: „Der NVV erwartet von der DB InfraGo umgehendes Handeln, um die aktuell untragbare Situation für die Fahrgäste zu verbessern, und wird weiterhin mit Nachdruck darauf hinwirken, dass ein stabiles und planbares Angebot sichergestellt wird.“**

Der vollständige Text ist abrufbar unter

<https://www.nvv.de/presse/detail/bauarbeiten-der-db-auf-der-main-weser-bahn-fuehren-zu-massiven-problemen-im-regionalzugverkehr-zwischen-kassel-und-frankfurt-nvv-fordert-von-db-infrago-verlaessliche-planung-und-setzt-sich-fuer-ein-stabiles-fahrtangebot-fuer-fahrgaeste-ein> .

Die PRO BAHN Regionalverbände Mittelhessen und Nordhessen unterstützen diese Kritik an der Deutschen Bahn in vollem Umfang. Es darf sich nicht wiederholen, dass drei Baustellen zur gleichen Zeit auf einer rund 200 km langen Hauptstrecke eingerichtet werden, ohne die Belange der Fahrgäste in ausreichendem Maß zu berücksichtigen.

 **Thomas Kraft**



## **Defizite beim Mobilitätsangebot für Menschen der Kreisstadt Homberg (Efze) des Schwalm-Eder-Kreises**

### **Reaktivierungsinitiativen zwischen Homberg und Treysa schon seit 1989**

Überlegungen zur Reaktivierung der Kanonenbahn stellte Melsungens damaliger Bürgermeister Dr. Ehrhardt Appell bereits im Nov. 1989 aufgrund des Besucherandranges aus der DDR an. Angesichts des auch weiterhin zu erwartenden Besucherstroms aus der DDR könne eine zusätzliche Bahnverbindung zwischen Thüringen und Hessen nur nützlich sein, so Appell in der HNA. Der Sondheimer Otto Stiebeling (1927 bis 2011) griff den Vorschlag im Jahr 1998 in einem weiteren HNA-Beitrag auf.

Zur Zeit des Hessentages 2008 in Homberg (Efze) wurden solche Überlegungen erstmals groß öffentlich diskutiert. Damals stellte der Landesvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Udo Messer fest, dass Homberg (Efze) die einzige Kreisstadt sei, die über keinen Schienenanschluss verfüge. Zwei Jahre später wurde in der Homberger Stadtverordnetenversammlung diskutiert, ob die Bahntrasse zwischen Homberg (Efze) und Malsfeld als Radweg ausgebaut werden solle.

2020 gründete sich die Bürgerinitiative „Rettet die Kanonenbahn Nordhessen“, die sich die Wiederbelebung der Eisenbahnstrecke zum Ziel gesetzt hat. Am 15.09.2022 beauftragte die Stadtverordnetenversammlung den Magistrat, Gespräche mit dem Landrat darüber zu führen, dass der Landkreis beim NVV einen Antrag auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Strecke Homberg (Efze)–Treysa stellt. Die Vorstudie des von Homberg beauftragten Planungsbüros Kobra NVS zur Anbindung der Kreisstadt aus dem März 2022 kommt zu dem Ergebnis, dass eine Anbindung über die alte Kanonenbahn möglich und sinnvoll sei. Von einem Radwegebau solle demnach Abstand genommen werden.

### **Mobilität – Menschen – Homberg – Schwalm-Eder-Kreis im Sommer 2026**

Das Leben eines Menschen prägt zunehmend die Mobilität. Die Mobilität bezeichnet die Fähigkeit, sich selbständig von einem Standort zu einem anderen Standort zu begeben. Beispielsweise ist der Begriff wichtig in der Stadtplanung und für das Handeln von Verwaltungen. Der Schwalm-Eder-Kreis ist flächenmäßig der zweitgrößte in Hessen. Verwaltungssitz ist Homberg (Efze). Während in den anderen lokalen Zentren wie Schwalmstadt, Melsungen und Fritzlar nach wie vor ein aktiver Bahnbetrieb besteht, gibt es allein in der Kreisstadt Homberg (Efze) seit über 20 Jahren keinen Bahnbetrieb mehr auf der Strecke nach Schwalmstadt-Treysa. Nach der Ende 2024 vorgestellte Potenzialanalyse des NVV würden 670 Fahrgäste diese Strecke täglich nutzen.



## **Grundanliegen: Sicherung von Mobilität im ländlichen Raum (auch im SEK)**

Grundanliegen muss es sein, dass Menschen in ländlichen Räumen heute und in Zukunft sicher, schnell und verlässlich (und auch ohne eigenes Auto) an ihre Mobilitätsziele (Arbeit, Einkaufsgelegenheiten, Ärztin/Arzt, Apotheken usw.) gelangen. Die Ziele sollten dabei mit minimalem Aufwand, minimalen Kosten und minimaler Umweltbelastung, also mit minimalem Verkehrsaufwand erreicht werden können.

Für die langfristige Sicherung von Mobilitätsbedürfnissen in ländlichen Räumen sind rasch die folgenden Aufgaben anzugehen: Lokale Verantwortung stärken / Konkrete Maßnahmen fördern, evaluieren und kommunizieren / Digitale Versorgung sicherstellen / Kostenwahrheit im Verkehr angehen / Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen (vgl. Friedlich-Ebert-Stiftung: MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM SICHERN. Bonn 2018). Insgesamt soll damit eine längerfristige Entwicklung angestoßen werden, die es in den ländlichen Räumen ermöglicht, lebenswert, wirtschaftlich attraktiv, selbstbewusst und eigenverantwortlich zu sein.

Die Erweiterung der personellen, finanziellen und rechtlichen Spielräume steht dabei im Vordergrund. Erst dann können die zum Teil sehr unterschiedlichen ländlichen Räume ihre eigenen, jeweils geeigneten und effizienten Ansätze zur Mobilitätssicherung entwickeln, kommunizieren und diskutieren, beschließen, umsetzen, betreiben (lassen) und unterhalten.

## **Verbesserung der Mobilität und gleichwertiger Lebensverhältnisse**

Zweifellos leistet die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken in ländlichen Räumen einen Beitrag zur Verbesserung der Mobilitätsoptionen und damit zu gleichwertigen Lebensverhältnissen. Der Anschluss an das Schienennetz wertet Regionen auf und fällt sowohl bei der Wohnsitzwahl als auch bei der Standortwahl von Unternehmen ins Gewicht. Reaktivierungen entfalten besonders in ländlichen Räumen eine strukturpolitische Wirkung und haben eine Signalwirkung als Investition in die Zukunftsfähigkeit einer Region. Zudem stellt die Reaktivierung von Bahnstrecken einen entscheidenden Bestandteil der zur Erreichung der Klimaziele von Paris notwendigen Mobilitätswende dar.

Die Bahnstrecke würde mit neuen modernen Triebwagen befahren werden. Sie bietet die Möglichkeit, zusätzliche Bahnstationen zu errichten und damit die Region Homberger Hochland als Wohnsitz deutlich attraktiver zu machen. Zudem muss man heute und künftig die verschiedenen Verkehrsmittel intermodal denken. Das Rad kann von der Wohnung zum Bahnhof und vom Bahnhof zum Arbeitsplatz durchaus zum Einsatz kommen und im Zug mitgenommen werden. Lösungen mit On-Demand-Verkehren und Kleinbussen als Anschlussverbindungen machen die Bahnstrecke noch attraktiver!

 **Herbert Wassmann**



**Buchempfehlung:  
Fotoimpressionen zu Nordhessens Kanonenbahn**



**Nordhessens Kanonenbahn**  
Fotoimpressionen von Jörg Döringer



*(Damals: Auszug aus dem Buch „Nordhessens Kanonenbahn – Fotoimpressionen“ von Jörg Döringer)*



*(Heute: Mögliches Beispiel Stadler FLIRT Akku-Triebzug)*



## Nordhessens Kanonenbahn

Viele Eisenbahnprojekte insbesondere im Westen der preußischen Monarchie entstanden aus rein militärischen Überlegungen. Im deutsch-französischen Krieg 1870/71 dienten Eisenbahnen zum beschleunigten Truppenaufmarsch. Um eine bessere strategische und verkehrliche Anbindung zu erzielen, projektierte der preußische Staat ab 1872 eine neue Verbindung Berlin – Metz. Zwischen 1878 und 1880 wurden die meisten Streckenabschnitte fertiggestellt. Unter der Einbeziehung weiterer inzwischen verstaatlichter Bahnen entstand eine durchgehende Staatsbahnverbindung zwischen Berlin und Metz. Die militärische Bedeutung der Bahnstrecke verlieh ihr den Namen „Kanonenbahn“.

Der Wernswiger Walter Weißing kennt die Kanonenbahn wie seine Westentasche. Er war früher Techniker bei der Firma, die den Bahnhof in Wernswig betrieben hat. An der Kanonenbahn, die auch am Bahnhof in Wernswig vorbeiführt, betreibt er ein kleines Museum mit vielen Fotos, Filmen und Erinnerungen von vergangenen Zeiten. Die Kanonenbahn hat eine wechselvolle Geschichte hinter sich. Sie wurde bombardiert, beschossen, von Fronturlaubern genutzt und diente dem Transport von Basalt in die Normandie. In den Hochzeiten der Bahn seien am Tag bis zu 165 Züge durch Wernswig gefahren. Im Jahr 1982 wurde die Kanonenbahn für den Personenverkehr stillgelegt, die Zeit des Güterverkehrs endete 2002. Aktuell gibt es Überlegungen die Kanonenbahnstrecke Treysa – Homberg wieder zu reaktivieren. Der Verein „Bürgerinitiative (BI) Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.“ setzt sich für den Mobilitätswandel ein und hat neue Ideen die alte Bahnstrecke von Treysa nach Homberg wieder sinnvoll zu nutzen.

Mit einer Auswahl meiner besten Fotos im Repro möchten wir Ihnen die Schönheit vergangener Tage auf der ehemaligen Bahnstrecke der Kanonenbahn in diesem Bildband präsentieren und Sie mitnehmen auf eine kleine Fotoreise. Unser Fotobuch zeigt unvergessliche Momente für alle Eisenbahnfreunde aus unserem Landkreis.

Herzliche Grüße  
Jörg Döringer  
Fotograf



Idee des Bildbandes:  
Christian Lingemann  
vom Bischhäuser Hof



Vielen Dank an  
Walter Weißing  
für die Mithilfe



*Klappentext des Buchs*



**Autoren des Buchs: Jörg Döringer, Christian Lingemann, Walter Weißing**

## ***Nach der Kommunalwahl: Für die nächsten fünf Jahre nichts Neues im ländlichen Raum***

In Hessen waren bekanntlich am 15.03.2026 Kommunalwahlen. Überall finden zwischenzeitlich Koalitionsverhandlungen statt, eine absolute Mehrheit einer Liste dürfte weder in einer der 421 Kommunen noch in einem der 21 Landkreise zustande gekommen sein. Inzwischen gibt es erste Ergebnisse. Schaut man in die neuen Koalitionsverträge der Gebietskörperschaften im ländlichen Raum und nimmt man die bescheidenen Absätze zum Öffentlichen Personenverkehr unter die Lupe, dann unterscheiden sich die Texte gegenüber 2021 und 2016 quasi nicht.

Ein Landkreis im ländlichsten Raum ist im typischsten Sinne der **Vogelsbergkreis**. Wichtiger als der ÖPNV ist auch den hiesigen Kreisgremien aufgrund der schwachen Konjunktur die Stärkung der Wirtschaft. Mit neuen Gewerbegebieten in den Kommunen, seien sie auch noch so dezentral gelegen, und sich daraus mutmaßlich ergebenden höheren Gewerbesteuererinnahmen erhofft sich auch der Vogelsbergkreis Mehreinnahmen über die Kreis- und Schulumlage.

In diesem Zusammenhang wird auch der Neubau der 12,5 km langen Umgehungsstraße für die B 254 um Wartenberg und Lauterbach gefordert. Die B 254 wird dadurch zu einer autobahnähnlichen Abkürzung zwischen Alsfeld und Fulda an Stelle der A 5 und der A 7. Dass man auf diese Weise den Einzelhandel in den betreffenden Orten schwächt und noch mehr Verkehr auf die B 254 zieht, wird nicht berücksichtigt. Für den LKW-Verkehr im weitläufigen ländlichen Raum will man den Straßenausbau. Schienengüterverkehr kommt bis auf einen holzverarbeitenden Betrieb auf der Vogelsbergbahn nicht vor.

Der öffentliche Personennahverkehr fällt dagegen völlig hinten herunter. Es ist zwar erneut eine Absichtserklärung zu lesen, dass man den Ausbau der Vogelsbergbahn zwischen Fulda, Lauterbach, Alsfeld und Gießen befürwortet. Nichts zu lesen ist dazu, dass schon lange in Auftrag gegebene Untersuchungen zum Ausbau dieser Bahnstrecke abgeschlossen bzw. in konkrete Maßnahmenpakete für die Schiene analog der Straße umgesetzt werden sollen. Dabei wäre es dringend geboten, mehrere Kreuzungsbahnhöfe wieder aufzubauen bzw. grundhaft zu erneuern und Barrierefreiheit herzustellen.

Die Vogelsbergbahn kann aktuell nur als Regionalbahn mit der RB45 im Stundentakt betrieben werden. Mit dem Wiederaufbau bzw. der Sanierung der Kreuzungsstationen Mücke, Nieder-Ohmen, Burg- und Nieder-Gemünden, Ehringhausen (Oberhessen), Wallenrod, Lauterbach und Angersbach könnte auch eine Regional-Express-Linie (RE) zwischen Gießen und Fulda verkehren, natürlich mit entsprechendem Ausbau auch in den Landkreisen Fulda und Gießen. Die Reisezeit im RE würde sich von 105 Minuten heute auf 75 Minuten verkürzen. Dies wäre eine erhebliche Aufwertung aller Anliegerkommunen, insbesondere für die Städte Lauterbach und Alsfeld.

Auch abschnittsweise fahrende Regionalbahnen wären wieder möglich, so dass die Unterwegshalte Burg-Gemünden, ALS-Altenburg, Brauerschwend, Renzendorf, Wallenrod (wieder) neu entstehen könnten sowie für Heblös/Rimlos im nördlichen Bereich von Lauterbach ein neuer Haltepunkt. Das alles würde nur einen Bruchteil der Investitionen erfordern, die für den Straßenbau in und um den Vogelsbergkreis vorgesehen sind.

Auch zum Lokalbusverkehr findet sich keine neue Aussage in der Koalitionsvereinbarung. Man steht zwar neuen Mobilitätsformen grundsätzlich positiv gegenüber. Eine konkrete ÖPNV-Strategie für kleine Dörfer fehlt jedoch. Sieht man von dem Schulverkehr, welcher während der Ferien entfällt, sowie vom Saisonbetrieb des Vulkan-Express (Mai bis Oktober) ab, verfügen rund 40% der Orte im Vogelsbergkreis über keine wirkliche ÖPNV-Anbindung. Für die Anruf-Sammel-Taxen finden sich keine Unternehmen zur Angebotsausweitung.

Zukunftsweisende Systeme des autonomen, auch personallosen Betriebs werden vom RMV in den Großstädten und dem direkten Umland ausprobiert, ob mit KIRA in Darmstadt, KNUT in Frankfurt oder HOPPER in Offenbach. Dabei wäre es um so wichtiger, diese Angebotsformen in ländlichen Räumen wie dem Vogelsbergkreis und dem **östlichen Main-Kinzig-Kreis**, im südlichen Vogelsberg und im Spessart auszuprobieren.

Nicht viel besser als im Vogelsbergkreis sieht es mit den politischen Zielen im **Landkreis Fulda** aus. Hier haben noch weniger Orte einen Schienenanschluss. Die Lokale Nahverkehrsgesellschaft (LNG) Fulda setzt ebenso wenig auf einen schrittweise veränderten Mobilitätsmix. Die kleineren Orte werden weiterhin nur sporadisch, in den Schulferien noch schlechter als sonst angebunden sein. Auch hier keine Schritte hin zu autonomem Fahren.

Was hier noch schwerer wiegt, ist die Grenze zu Thüringen. Lediglich die Linie 77 fährt über die Gedenkstätte Point Alpha direkt in den nächsten Ort Geisa. Ansonsten gibt es keine Busverbindung zwischen dem Landkreis Fulda und dem benachbarten Wartburgkreis sowie dem Landkreis Schmalkalden-Meiningen. In einer Ausgabe von „Der Umsteiger“ der 2010er Jahre wurden drei Schnellbuslinien zwischen Fulda und Meiningen bzw. Schmalkalden und Bad Salzungen gefordert. Dies wäre die bessere Alternative, anstatt weiterhin über eine neue Bundesstraße als Kraftfahrstraße B 87n mitten durch das Biosphärenreservat Rhön nachzudenken.

Besser aufgestellt ist man im NVV, der für sechs Landkreise und auch für den **Landkreis Hersfeld-Rotenburg** zuständig ist. Die Strategie, dass jeder Ort alle 60 Minuten mit dem ÖPNV erreichbar ist, findet nach und nach ihre Umsetzung. Auch hier gibt es noch viel zu tun, aber man hat ein Ziel. Mit der Linie 300 fahren bereits Busse zwischen Bad Hersfeld und Bad Salzungen in Thüringen.



Werner Filzinger

## **Hessentag in Fulda 2026: Der Zugverkehr wird durch Baustellen stark behindert**

Der 63. Hessentag in Fulda vom 12.-21.06.2026 steht vor der Tür. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund und der Nordhessische Verkehrsverbund haben das herausgeholt, was unter den gegebenen Faktoren machbar ist. Es sei trotzdem gestattet, als Fahrgastverband auch in diesem Jahr im Vorfeld diverse Zweifel zu äußern.

Folgende Linien werden im Angebot erweitert:

- **RE5 und RB5** zwischen Bebra, Bad Hersfeld und Fulda
- **RB45** mehr Fahrten zwischen Alsfeld und Fulda, Fahrten ab Gießen teilweise in Doppeltraktion
- **RE50** Frankfurt – Hanau – Gelnhausen – Wächtersbach – Schlüchtern – Fulda (– Bebra)
- **RB52** Fulda – Gersfeld

Die Linie RE50 wird zwischen Fulda und Bad Hersfeld nachmittags um einige Fahrten ergänzt. Mit dem ganztägigen Stundentakt der Linie RB 5 verkehren somit am Nachmittag in jeder Stunde zwei Züge auf diesem Streckenabschnitt.

Für die Abreise nach Konzerten am späten Abend gibt es im NVV-Gebiet einen zusätzlichen Zug der Linie RB5 um 0.28 Uhr ab Fulda nach Bebra bzw. Kassel sowie eine zusätzliche Fahrt der Linie RE50 um 0.50 Uhr ab Fulda nach Bebra. Auf der Linie RE5 werden einzelne zusätzliche Fahrten zwischen Bad Hersfeld, Bebra und Kassel im Anschluss an die Züge der Linie RE50 aus Frankfurt und Fulda angeboten. Alle Züge der Linie RB5 fahren in Doppeltraktion, also mit 314 bis 386 Sitzplätzen. Die Züge der Linie RE50 fahren mit sechs Doppelstockwagen und bieten damit etwa 700 Sitzplätze. RMV und NVV empfehlen daher Fahrgästen mit Start oder Ziel in Hünfeld oder Bad Hersfeld, die Linie RE50 zu nutzen. Dies gilt insbesondere für größere Gruppen. Im RMV-Gebiet verkehrt die Linie RE50 ebenfalls mit einem verstärkten Angebot.

Zwischen Fulda und Alsfeld verkehren die Züge der Linie RB45 doppelt so häufig in einem annähernden Halbstundentakt in beide Richtungen. Die Linie RB52 verkehrt bis Veranstaltungsende im Stundentakt in Richtung Gersfeld.

Weite Teile des direkten Umlandes von Fulda werden nur mit kleineren Nahverkehrstriebwagen der LiNT-Baureihe erschlossen. Insbesondere zu den Großveranstaltungen des Hessentags sowie an den Wochenenden werden die Triebwagen schnell überfüllt sein. Die eingleisigen Strecken der Rhönbahn und der Vogelsbergbahn mit ihren reduzierten Kreuzungsbahnhöfen lassen leider keine Mehrkapazitäten zu. Seit vielen Jahren geforderter und nicht erfolgter Infrastrukturausbau zeigt sein Fehlen nun zum Hessentag sehr offenkundig. Auf der

Vogelsbergbahn können daher nur zwischen Alsfeld und Fulda zusätzliche Züge verkehren. Eigentlich hätte die Region Mittelhessen mit weiteren Zügen ab Gießen versorgt werden müssen. Es droht schon ab Wetzlar/Gießen eine sehr starke Auslastung der RB45.

## **Baustellen bedürfen der Änderungen bei der Anreise aus Nordhessen und aus dem Rhein-Main-Gebiet.**

Auch während des Hessentags muss gebaut werden. Weil dies auf wichtigen Strecken erfolgt, bedeutet dies besondere Herausforderungen.

In der Zeit von Freitag, 15. Mai, ab 21 Uhr bis Freitag, 19. Juni, um 21 Uhr ist die Bahnstrecke zwischen Baunatal-Guntershausen und Bebra wegen Bauarbeiten vollständig gesperrt. Besucher mit Start oder Ziel in Kassel können die DB-Fernverkehrszüge zwischen Kassel und Fulda nutzen. Die Schnellfahrstrecke ist bekanntlich von Kassel bis Fulda von den anderen Bahnstrecken baulich getrennt. Aus dem Raum Guxhagen, Melsungen, Rotenburg (Fulda) ist man zunächst auf den SEV-Bus angewiesen. Zwischen Bebra, Bad Hersfeld und Fulda verkehren die Regionalzüge während des gesamten Hessentags regulär und sind um das beschriebene Angebot erweitert.

Aber auch aus anderer Fahrtrichtung ist eine sich massiv auswirkende Baustelle. In der Nacht von Dienstag auf Mittwoch, 16. und 17. Juni, müssen ab 22 Uhr die Sonderzüge aus Fulda bereits in Schlüchtern enden. Die Strecke südlich von Fulda wird von Freitag bis Montag, 19. bis 22. Juni, zwischen Langenselbold und Wirtheim jeweils zwischen 21 Uhr und 5 Uhr gesperrt und die Menschen müssen auf SEV-Busse umsteigen. Dies betrifft somit das zweite Hessentags-Wochenende. Es sind die Bauarbeiten rund um den Ersatzneubau des Bahnhofs Gelnhausen. Ein Ersatzverkehr mit Bussen wird für beide Baumaßnahmen eingerichtet. Für Besucherinnen und Besucher aus dem Rhein-Main-Gebiet ist daher zu empfehlen, zu diesen Zeiten auf eine An- oder Abreise zum 63. Hessentag mit der Bahn zu verzichten.

**Fazit:** Das, was auf der Infrastruktur gerade noch geht, haben die Verantwortlichen des Schienenverkehrs herausgeholt. Ein extra Lob für die Nutzung der ICE zwischen Kassel und Fulda. Als die Meldung über den Zeitraum der Vollsperrung zwischen Guntershausen und Bebra bekannt wurde, überkamen uns schlimmste Befürchtungen. Mit der ICE-Nutzung wird einiges aufgefangen, ja es ist sogar ein besseres Angebot.

Der 63. Hessentag in Fulda steht vor der Eröffnung, der 64. Hessentag wird 2027 in Idstein stattfinden, zum Glück an einer zweigleisigen elektrifizierten Bahnstrecke gelegen.



Werner Filzinger

## **Die neue Linie X12 zwischen Herborn und Limburg: Endlich eine gute Tat für den hessischen Westerwald!**

### **Langjährige Forderung von PRO BAHN Mittelhessen ist nun umgesetzt**

Außerhalb des großen Fahrplanwechsels ist seit dem 07.04.2026 mit der X12 zwischen Herborn und Limburg eine neue Buslinie an den Start gegangen. Sie verbindet die Gemeinden im hessischen Teil des Westerwalds, die entweder seit Jahrzehnten oder noch nie mit dem ÖPNV miteinander verbunden waren. Diese Orte im ländlichen Raum haben sich jedoch weiterentwickelt, überall sind kleinere oder größere Gewerbegebiete entstanden, so dass sich nennenswerte Pendlerbewegungen entwickelt haben, welche bislang zu 99,99% mit dem Auto erfolgen.

Die neue X12 durchfährt den Lahn-Dill-Kreis und den Landkreis Limburg-Weilburg. Bislang wurde die Kreisgrenze kaum durch den ÖPNV überquert, sieht man von der Lahntalbahn ab. Die X12 stellt nun erstmals eine Verbindung zwischen den Kommunen Herborn, Driedorf, Greifenstein, Mengerskirchen, Waldbrunn, Hadamar, Beselich und Limburg dar. Die Busse fahren Montag bis Freitag im 60-Minuten-Takt, an Samstagen alle 2 Stunden.

Im Abschnitt des Landkreises Limburg-Weilburg hat man die vorhandene Lokalbuslinie LM-12 im Fahrtenumfang eingekürzt, so dass der Gewinn durch die X12 etwas verpufft. Fahrgäste, die bislang mit der Linie LM-12 gefahren sind, müssen nun die X12 nutzen. Dies ist nicht gut, soll doch der ÖPNV im ländlichen Raum weiter ausgebaut werden.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen hatte bereits in mehreren Stellungnahmen zur Fortschreibung der Nahverkehrspläne eine Querverbindung durch den Westerwald gefordert. Immer wieder wurde eine durchgehende Linie von Herborn nach Limburg mit dem Argument abgelehnt, dass dadurch eine Konkurrenz für die Schienenverbindung über Wetzlar entstehen könnte. PRO BAHN sah dies seit jeher als Scheinargumentation an. Die Fahrgastzahlen auf der Dillstrecke mit dem RE99 und der RB40 und auf der Lahntalbahn mit RE25 und RE24 sowie RB45 werden sich wegen der Linie X12 nicht verringern. Die Züge sind weiterhin gut ausgelastet.

Der PRO BAHN Aktivist Thomas Kraft ist am 22.04.2026 mit dem Bus der X12 die gesamte Strecke von Herborn bis Limburg gefahren. Fahrgäste, welche die Gesamtstrecke gefahren sind, gab es neben ihm nur zwei. Der Bus war jedoch gut besetzt, und es sind immer wieder Fahrgäste aus- und eingestiegen.

Interessant ist die X12 auch für Ausflügler und Touristen. Der Höllkopf, mit 643 Metern die zweithöchste Erhebung des Westerwaldes, ist von der Haltestelle

Driedorf Gewerbegebiet nur wenige Kilometer entfernt. Nicht weit ist es auch bis zur Krombachtalsperre, welche auf der Landesgrenze Hessen/Rheinland-Pfalz liegt.



Bus der neuen Linie X12 am Busbahnhof in Herborn am 22.04.2026. Die Schnellbuslinien mit dem vorangestellten X werden in Hessen i.d.R. nicht von den Lokalen Nahverkehrsorganisationen der Landkreise in Auftrag gegeben, sondern direkt vom Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Die X12 wird gefahren durch die Medenbach-Gruppe, welche in der Region zahlreiche Linien betreibt und durch ihre knallgrünen Busse auffällt. (Foto: Thomas Kraft)



Manuel Flauaus, Thomas Kraft

## Das Umsteiger *Das Journal*

An dieser Ausgabe 2/2026 haben mitgewirkt: Gerd Aschoff, Christhard Beringer, Werner Filzinger, Manuel Flauaus, René Gentzmann, Barbara Grassel, Thomas Kraft, Manfred Lotz, Lars Möbius, Bernd Rohrmann, Thomas Seibold, Ulrich Seng, Wilfried Staub, Herbert Wassmann.

## **Allein der RMV blockiert weiterhin die Wiedereinführung der RE-Direktverbindung Gießen - Köln**



*Das Weltkulturerbe Kölner Dom, daneben der Kölner Hauptbahnhof, welcher wegen Kaiser Wilhelm II extra neben dem Dom errichtet wurde. Das Bild wurde von dem südlichen Fußweg der Hohenzollernbrücke aus fotografiert.  
(Bild: Thomas Kraft)*

Die mittelhessischen Landkreise und Sonderstatusstädte hatten es in den Kreistagen und Stadtverordnetenversammlungen mehrmals auf der Tagesordnung. Ebenso haben die lokalen Fahrgastbeiräte über viele Jahre darüber gesprochen. Eine ganze Region will unmissverständlich die Wiedereinführung der Direktverbindungen mit Regional-Express-Zügen von Gießen über Wetzlar, Siegen, Betzdorf, Troisdorf bis Köln. Unterstützt wird diese Forderung von allen Aufgabenträgern in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz (Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), GO Rheinland und SPNV Rheinland-Pfalz/Nord).

Dieser Forderung stellt sich der RMV als einziger durch Aussitzen entgegen. Die Aussage, die der RMV erneut verbreitet, ist dieselbe wie vor zehn Jahren.

Der einzige Satz, mit welchem der RMV alles niederbügeln will, lautet in einer Antwort an die Fahrgastbeiräte: „**Eine Durchbindung von Linien in den Raum Köln war nicht Bestandteil der Vergabe des Main-Lahn-Sieg-Expresses und würde mit Blick auf die dann erheblich höhere Verspätungsanfälligkeit für die Mehrzahl der Fahrgäste mit Start/Ziel im RMV-Gebiet auch Nachteile bedeuten.**“

Fakt ist, diese Aussage ist vom RMV vorsätzlich als Falschmeldung konstruiert. Selbst wenn ein Zug von Köln mit Verspätung in Gießen ankommt, gibt es von dort alle 20-30 Minuten Anschlussverbindungen nach Frankfurt. Das Problem ist, dass die Empfängerinnen und Empfänger dieser RMV-Aussage in nicht unerheblicher Anzahl über kein ausreichendes Wissen verfügen. So kommt es zu einem Täuschungsmanöver, welchem viele Kommunalpolitikerinnen und Kommunalpolitiker, aber auch Landespolitikerinnen und Landespolitiker zum Opfer fallen.

Die Aufgabenträger NWL, GO Rheinland und SPNV Rheinland-Pfalz Nord setzen den Falschmeldungen seit 2023 fachlich und sachlich einiges entgegen. Sie haben deutlich aufgezeigt, dass künftig Nahverkehrstriebwagen angeschafft werden, welche viel spurtstärker sind als die heute noch größtenteils lokbespannten Züge und alten Triebwagen. So können auf die lange Distanz bis zu 14 Minuten herausgeholt werden.

Völlig inakzeptabel ist die unkollegiale Vorgehensweise des RMV, den Wunsch nach inhaltlichem Austausch in der Sache, den die drei vorweg genannten Aufgabenträger mehrfach geäußert haben, unbeantwortet zu lassen.

Das Unverständnis gegenüber dem RMV geht dazu noch weiter. Andernorts hat der RMV zusammen mit anderen Verkehrsverbänden Leistungen ausgeschrieben und vergeben, bei welchen Strecken von 200 km zurückgelegt werden, dies auf hochbelasteten Strecken, welche auf langen Distanzen von zahlreichen ICE und von Güterzügen genutzt werden. Hier sind zu nennen:

- **RE54/RE55** Bamberg-Schweinfurt-Würzburg-Aschaffenburg-Hanau-Offenbach-Frankfurt a.M.
- **RE3** Saarbrücken-Bad Kreuznach-Mainz-Rüsselsheim-Frankfurt a.M.
- **RE2** Koblenz-Bingen-Mainz-Rüsselsheim-Frankfurt a.M.

PRO BAHN muss für die genannten Strecken keinen Beweis antreten, dass im Zulauf auf Frankfurt am Main eine viel größere Verspätungsanfälligkeit besteht als dies bei Köln-Gießen der Fall wäre.

Angesichts seines inakzeptablen Vorgehens muss die Organisationsform des RMV insgesamt in Frage gestellt werden. Der Aufsichtsrat, besetzt mit einzelnen hauptamtlichen Kommunalpolitikern von 15 Gebietskörperschaften, hat sich über Jahrzehnte hinweg als nicht durchsetzungs- und umsetzungsfähig erwiesen, zumal

dieser nur zweimal im Jahr in kurzen Sitzungen tagt. Schienenpersonennahverkehr darf keine unternehmerische Veranstaltung von wenigen Einzelpersonen sein. Öffentliche Daseinsvorsorge muss auf Basis der legislativen Organe der kommunalen Ebene und der Landesebene ausgestaltet werden. Die Landkreise und Städte außerhalb des Speckgürtels des Frankfurter Bogens müssen ihre politische Macht nutzen, damit ihre Beschlüsse endlich umgesetzt werden.

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen wird bei dem Thema Direktverbindung Gießen-Siegen-Köln nicht nachgeben und sieht als nächstes Ziel 2033 vor Augen. Dann muss das Teilnetz des RE9 Siegen-Köln mit komplett neuer Zugflotte neu starten. Spätestens dann muss die Direktverbindung Gießen-Köln kommen. PRO BAHN Mittelhessen wird das Thema am Kochen halten, wird mit den politischen Ebenen weiterhin im Gespräch bleiben.

 **Lars Möbius**



*Der Hauptbahnhof in Siegen nach dem Umbau, welcher u.a. deswegen erfolgte, weil dieser 2021 zum Fernverkehrsbahnhof mit der DB-Fernverkehrslinie 34 und den Doppelstock-IC aufgewertet wurde. Dieser ist seit dem 14.04.2026 wegen diverser Baustellen endgültig Geschichte. Ende 2026 fahren in Siegen Hbf offiziell wieder nur noch Regionalzuglinien. Ein Zug der Linie RE99 der Hessischen Landesbahn Siegen-Dillenburg-Wetzlar-Gießen(-Frankfurt a.M.) steht im Vordergrund. (Bild: Thomas Kraft)*

## **Stadtbahnhof Limburg aus drei Himmelsrichtungen baustellenbedingt nicht über die Schiene angebunden**

Für die Fahrgäste in Limburg, genauer gesagt für den Bahnhof in der Innenstadt sowie für die Bahnstationen des Regionalverkehrs im Umkreis der Bischofsstadt ist das Jahr 2026 bislang nicht sehr angenehm. Nicht nur, dass eine Baustelle auf die andere folgt, mehrere Baustellen gleichzeitig an verschiedenen Stellen führten zu besonderen Herausforderungen. Zeitweise war Limburg aus drei Himmelsrichtungen nicht zu erreichen. Nicht immer trägt die Deutsche Bahn als Infrastrukturbetreiber die Verantwortung.



*Der Stadtbahnhof in Limburg a.d. Lahn. Die Fahrgäste mussten im Frühjahr 2026 oftmals auf Ersatzbusse ausweichen. Vor dem Bahnhofsgebäude ein Doppelstockzug der Linie RE20, Limburg – Idstein – Niedernhausen – F-Höchst – Frankfurt(M) Hbf (Bild: Th. Kraft)*

Vom 28.03. an war die Main-Lahn-Bahn zwischen Limburg und Bad Camberg gesperrt. Die Linien RE20, RB21 und RB22 waren in der Zeit unterbrochen. Grund dafür ist ein Brückeneinhub für den Neubau der 6,6 km langen Ortsumgehung der B 8 für Bad Camberg sowie den Stadtteilen Erbach und Würges. Eigentlich sollte der Brückeneinhub bereits im Oktober 2025 erfolgen. Hessen Mobil hat die Maßnahme jedoch auf die Osterferien 2026 verschoben. Die Sperrung war bis Osterdienstag, den 07.04. vorgesehen. Drei Tage früher als gedacht war die Maßnahme jedoch beendet.

Für ganze sechs Wochen begann am 03.04. die Sperrung der Lahntalbahn zwischen Limburg und Nassau, betroffen davon erneut die Linien RE25 und RB23 (Lahn-Eifel-Bahn). Die neue Betonröhre des Fachinger Tunnels in den letzten Jahren geht nun in die finale Phase. Die Wiederherstellung der Zweigleisigkeit war nun der nächste Schritt.

Absolut kurzfristig kam es zu der Totalsperrung der Oberwesterwaldbahn mit der RB90 auf der langen Distanz zwischen Limburg und Westerburg. Grund dafür, der Neubau des Bahnsteigs für Gleis 2 in Hadamar. Die Bahnstation unweit von Schloss und Gedenkstätte hat bereits in den 2010er Jahren für Gleis 1 einen neuen Bahnsteig erhalten, so dass man mutmaßen konnte, dass der Bahnbetrieb während der Bauzeit bestehen bleiben kann. Nun begann von Ende März für einen Monat eine Komplettsperrung.

**Diese drei Baustellen führten dazu, dass man von Limburg aus in drei Richtungen nicht mit der Bahn anreisen und abreisen konnte.**



*Ein Zug der RB23 (Limburg-Koblenz-Mayen), der „Lahn-Eifel-Bahn“ im Bahnhof Limburg (Lahn)  
(Bild: Thomas Kraft)*

Die leidgeprüfte Lahntalbahn zwischen Limburg in Fahrtrichtung Osten (lahnaufwärts) traf es im Frühjahr dann doch noch. Die RB45 und der RE25 waren ab Pfingsten zwischen Limburg und Aumenau bzw. Weilburg außer Betrieb. Da Weichenerneuerungen in Limburg-Eschhofen und Runkel-Kerkerbach auf den Vollzug warteten, musste erneut die Main-Lahn-Bahn mit den Linien RE20, RB21 und RB22, dieses Mal zwischen Limburg und Niederbrechen den Betrieb einstellen. Eine Sperrung genau an Pfingsten belastet den Lahntal-Tourismus natürlich zusätzlich, gerade weil an diesen Tagen das Wetter zum Wandern, Radfahren oder Kanufahren eingeladen hat. Im Fall Kerkerbach stellt man sich die Frage, warum in der eineinhalbjährigen Komplettsperrung der Lahntalbahn von Herbst 2023 bis Frühjahr 2025 diese Weichen nicht ausgetauscht wurden.

Dass an der Schieneninfrastruktur gebaut wird, ist eine breite gesellschaftliche Forderung, auch von PRO BAHN. Jedoch erwartet man eine frühzeitige Fahrplanauskunft und einen verständlichen Ersatz-Fahrplan. Beides war insbesondere bei der Sperrung an Pfingsten nicht der Fall. Die Fahrplandaten der zuständigen Bahnverkehrsunternehmen DB Regio und Hessische Landesbahn (HLB) wurden erneut zu unterschiedlichen Zeiten und erneut sehr kurzfristig im Internet auf den üblichen Plattformen des Verkehrswesens bereitgestellt.

Wie bereits bei früheren Baustellen führte die zeitlich unterschiedliche Veröffentlichung der Ersatzfahrpläne erneut zu Verwirrung bei den Fahrgästen. Zunächst hatte wieder nur eines der Bahnverkehrsunternehmen einen Ersatzfahrplan bereitgestellt, so dass der Eindruck entsteht, dass der eine Zug durch die Baustelle fahren kann, ein anderer nicht. Konkret kam im Fall der Lahntalbahn noch hinzu, dass Bus-Ersatzverkehr einen weiträumigen Fahrweg nahm, so dass Anschlüsse auf Züge nicht passten und sich die Gesamtfahrtzeit Limburg-Gießen deutlich verlängerte.

 **Manuel Flauaus und Thomas Kraft**

## Seit mehr als eineinhalb Jahren baut man an dem Stahl-Übergangssteg in Niederwalgern



*Die Treppe am Bahnhof ortsseitig in Niederwalgern an dem neuen stählernen Übergang. Der Bauzaun ist das Zeichen für die Fahrgäste, dass der Bahnsteig für Gleis 3 trotz in Betrieb befindlicher Beleuchtung noch nicht in Betrieb ist.  
(Foto: Thomas Kraft)*

Eigentlich sollte der Bahnhof Niederwalgern, zwischen den Universitätsstädten Gießen und Marburg in der Gemeinde Weimar (Lahn) gelegen, bereits 2018/2019 eine grundhafte Erneuerung mit komplett neu aufgebauten Bahnsteigen erhalten, einem Hausbahnsteig für Gleis 1 und einem Mittelbahnsteig für Gleis 2 und 3. Das Vorhaben ist über die Planfeststellung nicht hinausgekommen.

Es gab mehrere Gründe für den Stopp 2018/2019. Einerseits gab es insbesondere wegen der fehlerhaften Entwässerungsplanung keine Ausführungsgenehmigung. Andererseits gab es keine Einigung über die Baukosten, die Unterhaltung und die Verkehrssicherungspflicht zu der Forderung der Gemeindegremien, den geplanten Fußgängertunnel zum Mittelbahnsteig unter der gesamten Bahntrasse hindurch zu bauen und auch für einen Radweg zu nutzen, der die Ortsteile Niederwalgern und Roth für Radlerinnen und Radler direkt und verkehrssicher zu verbinden. Aus all dem wird nun erst einmal nichts mindestens bis zur Generalsanierung der Main-Weser-Bahn im Jahr 2034.

Da der Bahnhof Niederwalgern weiterhin einen Flaschenhals darstellt, musste nach einer Übergangslösung gesucht werden, die man leider bis heute nicht in Funktion gebracht hat. Der Zustieg an Gleis 2 erfolgt aktuell weiterhin ebenerdig über das Gleis 1. Dadurch müssen oftmals die Züge in südlicher Fahrtrichtung vor Einfahrt in den Bahnhof warten, wenn in Niederwalgern haltende Züge in Fahrtrichtung Norden verspätet sind. Zudem macht dies die Fahrplangestaltung der stark belasteten Main-Weser-Bahn sehr schwierig.

Ein Provisorium für das Gleis 3, außen gelegen und bislang ohne Bahnsteig, sollte nun die Lösung sein. Ein stählerner Bahnsteig wurde errichtet, dazu eine stählerne Fußgängerbrücke. Regionalbahnen der RB41 sollen auf Gleis 3 halten, so dass RE30, RE98, Fernzüge sowie Güterzüge über Gleis 2 überholen können. So manches Provisorium hat auch schon dauerhaften Status erhalten. In Niederwalgern müsste es jedoch erst einmal in Betrieb genommen werden. Seit Herbst 2024 wird an den stählernen Konstruktionen gebaut, „mit Verspätung“ sollte die Inbetriebnahme zum Fahrplanwechsel am 13.12.2025 erfolgen. Daraus wurde nichts, die Handwerksbetriebe sind bis heute nicht fertig.

Der Bau dieses nicht barrierefreien Brückenbauwerks ist in Weimar (Lahn) und im Landkreis Marburg-Biedenkopf auf viel Widerstand gestoßen. Der gemeinsame Fahrgastbeirat des Landkreises und der Stadt Marburg hat in einer Resolution von der DB InfraGO gefordert, dass analog der Bahnstation Frankfurt-Berkersheim zwei provisorische Aufzüge errichtet werden. PRO BAHN Mittelhessen schließt sich der Forderung an. Viele mobilitätseingeschränkte Menschen, aber auch Menschen mit schwerem Gepäck haben nun Angst vor Gleis 3, da die vielen Treppenstufen noch beschwerlicher sind als der nicht barrierefreie Einstieg an Gleis 1 und Gleis 2.

DB InfraGO hat auf das lokale Begehren nicht reagiert. Es wird nochmals daran erinnert, dass Provisorien oft eine längere oder dauerhafte Betriebsdauer haben als gedacht.



*Links: Einfahrende RB41 auf Gleis 1 Richtung Gießen, dahinter die neue Stahl-Brücke, am rechten Rand der schlechte Bahnsteig Gleis 2 und der schienengleiche Übergang. Rechts: Der neue Bahnsteig Gleis 3. (Fotos: Thomas Kraft)*

Über den Zeitraum von Herbst 2024 bis Spätfrühjahr 2026 ist zu beobachten, dass die Arbeiten über Wochen und Monate immer wieder ruhen. Es sind Arbeiten ins Stocken geraten, welche ohne jedwede Sperrpause hätten realisiert werden können. Zudem wäre ja auch eine alleinige Pause für das Gleis 3 möglich, während die Gleise 1 und 2 noch in Betrieb sind.

Am Treppenaufgang ortsseitig steht ein Bauzaun, der die Benutzung der Stahlbrücke und des Bahnsteigs verhindert. Allerdings funktioniert die Beleuchtung. Über den Treppen, am Bahnsteig und oben auf der Überführung, überall brennt seit November 2025 Tag und Nacht das Licht. Die DB InfraGO beleuchtet damit ein fortwährend nicht im Betrieb befindliches Provisorium. Die grundsätzliche Frage darf gestellt werden: Warum dauert die Montage dieser Stahlbrücke so lange, was z.B. im Veranstaltungswesen oder auch in anderen Ländern binnen weniger Tage bzw. Wochen erledigt wäre? Warum ergibt sich solch eine enorme Verzögerung bei der Inbetriebnahme?

 **Thomas Kraft**

## Weiter Verwirrung im Mittelhessen-Netz um die Linien RB37, RB40 und RB41

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 stimmten die Digitalanzeigen nicht mehr, nun ist baustellenbedingt dazu auch noch der Fahrplan umgestellt.

Mit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2025 trauten die Menschen ihren Augen nicht. Eigentlich war diese Veränderung auf den Linien RB37, RB40 und RB41 nicht angekündigt aber fortan stand an den Nahverkehrstriebwagen (Alstom Coradia Continental) nur noch das Ziel Gießen. Irreführenderweise fuhren die Züge jedoch weiter über Gießen hinaus nach Frankfurt Hbf, Dillenburg, Treysa, Kirchhain oder Marburg.

Nicht nur an den Zügen war das Ziel verkehrt angegeben, auch an den Bahnsteigen und in den Bahnhofshallen stand nur noch Gießen. Zu aller Verwirrung trägt seither bei, dass im DB Navigator die RB40 und RB41 als durchgehende Verbindungen über Gießen hinaus angezeigt werden.



*Zwei Coradia Continental auf den Gleisen 4 und 5 des Bahnhofs in Gießen. Der Zug links auf Gleis 4 fährt entgegen des eigentlichen Fahrplans nach Treysa, der rechte Zug auf Gleis 5 fährt ausnahmsweise nach Hanau. Es gibt seit Monaten spontan wirkende Veränderungen in den Umläufen. (Foto.: Th. Kraft)*

Seit Ende Februar 2026 haben sich die Dinge erneut verändert. Auf die Großbaustelle Main-Weser-Bahn vom 06.-27.03.2026 gehen wir an dieser Stelle nicht ein. Es gibt jedoch noch mehr die Main-Weser-Bahn betreffende Baustellen: Im Frankfurter Hauptbahnhof entsteht unter den Gleisen 15 und 16 eine neue Gleisbrücke über dem alten Fußgänger-Quertunnel. Dadurch sind die beiden Gleise in Frankfurt bis Anfang Juli 2026 gesperrt. Die Gleise 14, 15 und 16 sind die Regelgleise für die Nahverkehrszüge der Main-Weser-Bahn (RE30, RE98/99, RB40/41, RB34, RB 48). Da der Hauptbahnhof der Mainmetropole pickepackevoll ist, können bis dahin nicht alle Züge dieser Linien den Hbf anfahren. Die zuständigen

Stellen haben daher entschieden, die Linien RB40/RB41 in Frankfurt (Main) West enden zu lassen, die RB34 endeten alle in Bad Vilbel. Weiterhin in den Hbf führen die RE30, RB37, RE98/RE99. Inzwischen ist es so, dass wieder jede zweite Fahrt des Mittelhessen-Netzes RB40/RB41 den Frankfurter Hauptbahnhof anfährt bzw. von dort abfährt.

Weitere Verwirrung stiften die Umläufe. So gibt es Fahrten, welche weiter nördlich bis nach Gießen als RB41 bzw. RB40 fahren, dann jedoch umfirmieren und als RB37 weiterfahren. Für die Leistung RB41/RB40 fährt dann bis Frankfurt West ein Solozug.

Bei all dem nicht genug. Ende März verkündete die Hessische Landesbahn (HLB), dass aufgrund einer Software-Umstellung in den Fahrzeugen für einige Wochen „alle Züge“ tatsächlich in Gießen enden und befristet in Gießen generell umgestiegen werden muss. Das Chaos war perfekt. Es führte zu der Situation, dass die Umsteigezeiten in Gießen derart kurz waren, dass Fahrgäste den Anschlusszug nicht bekommen haben. In Einzelfällen fuhr der Anschlusszug schon aus dem Gießener Bahnhof heraus, bevor der eintreffende Zug zum Stehen kam.

Die Fahrgastanfragen haben aufgrund dieses Verwirrspiels auch bei PRO BAHN Hessen deutlich zugenommen. Für PRO BAHN Anlass genug, bei der HLB direkt anzufragen. Diese bedauert diese Verwirrung außerordentlich. Dass in Normalfall die Züge als „nur bis Gießen fahrend“ angezeigt werden, sei nicht die Absicht gewesen. Man arbeite daran, dies zu korrigieren. Die Displays in und an den Nahverkehrstriebwagen zeigen laut HLB inzwischen alle tatsächlichen Ziele an.

PRO BAHN Hessen stellt aktuell fest, dass dies nicht immer der Fall ist. Selbst Zugbegleiter zeigen sich wegen weiterfahrender oder nicht weiterfahrender Züge überrascht. Laut HLB gibt es Probleme mit der DB InfraGO Personenbahnhöfe. Es gelinge nicht, die Daten auf den Digitalanzeigern an den Bahnsteigen und in den Bahnhofshallen korrekt darzustellen. Nun kommen natürlich die baustellenbedingten Änderungen hinzu.

Seitens PRO BAHN Hessen besteht die Auffassung, dass es gelingen muss, die tatsächliche Zielangabe auf allen Medien korrekt darzustellen. Da die RB40, RB41 und RB37 ein großes Gebiet erschließen, ist dies umso wichtiger, dass endlich der seit Dezember 2025 bestehende Gesamtfehler behoben wird. Nun könnte man die Erwartung haben, mit dem Ende der aktuellen Bauarbeiten in Frankfurt Hbf den Fehler korrigiert zu bekommen. Weit gefehlt, dass dann wieder der normale Fahrplan umgesetzt wird. Vom 10.07.2026 bis 12.12.2026 wird auf der Rechten Rheinstraße zwischen Wiesbaden und Troisdorf die Generalsanierung durchgeführt. Über Siegen und Gießen werden Güterzüge umgeleitet, weswegen das Personenzugangebot auch auf der Main-Weser-Bahn reduziert werden muss.

● [Lars Möbius](#)

## **Das Verfahren zur Reaktivierung der Lumdatabahn nimmt die nächste Hürde**



*Probefahrt eines Nahverkehrstriebwagens der Hessischen Landesbahn (LINT27 von Alstom) zwischen Mainzlar und Lollar auf dem Bahnübergang Marburger Straße in Lollar – Blickrichtung Osten. (Foto: Lumdatabahn e.V.)*

Seit Mai 1981 ist der Personenverkehr auf der Lumdatabahn eingestellt. Zunächst die Lumdatabahn AG, seit rund 10 Jahren nun der Verein Lumdatabahn e.V. engagieren sich seither intensiv um die Reaktivierung der 14 km langen Bahnstrecke, welche von der Main-Weser-Bahn abzweigt und Lollar, Staufenberg (Hessen), Allendorf (Lumda) und Rabenau (Hessen) miteinander verbindet.

Die Bahntrasse ist 2021 im Eigentum von der Deutschen Bahn (Bundeseisenbahnvermögen) zur Hessischen Landesbahn (HLB) übertragen worden. Die HLB-Gruppe bzw. ihre Rechtsvorgängerinnen sind auch Infrastrukturbetreiber. Seither sind einige Verfahrensschritte in den sog. Planungsstufen vorangetrieben worden, welche in den gemeinsamen Händen von HLB, RMV und dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Landesentwicklung und ländlicher Raum lagen. Vorhabenträgerin ist die HLB.

Anfang März 2026 informierte das Hess. Verkehrsministerium darüber, dass aus der letzten gutachterlichen Betrachtung ein NKU-Wert (Nutzen-Kosten-Untersuchung)

von 1,27 herauskam. Dieser muss über dem Wert 1 liegen, damit öffentliche Zuschüsse bereitgestellt werden dürfen, um das Reaktivierungsverfahren weiter voranzutreiben. Seitens des Landes Hessen wurden für die Stufen 3 und 4 im Jahr 2023 4,3 Mio. Euro der HLB zur Verfügung gestellt.

Die Stufe 3 des Planungsprozesses ist nun abgeschlossen. Das Gutachten selbst ist noch nicht veröffentlicht. Nun muss die Stufe 4 eingeleitet werden. Es handelt sich um die sog. Genehmigungsplanung.

Bei all den guten Entwicklungen darf nicht verkannt werden, dass Deutschland sich insbesondere aufgrund der weltpolitischen Ereignisse in der Rezession befindet und dadurch unter den aktuellen rechtlichen sowie steuerlichen Rahmenbedingungen die Staatseinnahmen sinken. Die Kommunen haben fast alle defizitäre Haushalte. Insofern ist es deutlich schwieriger geworden, Mehrheiten in den Parlamenten zu gewinnen.

Dennoch hat das Reaktivierungsprojekt eine gute Wertschätzung, und so gehen nicht nur die Aktivisten des Vereins Lumdatabahn e.V. davon aus, dass die Trasse der Lumdatabahn wieder aufgebaut und erneuert wird, so dass der Personenverkehr in einigen Jahren zwischen Rabenau-Londorf, Lollar und Gießen aufgenommen werden kann. Für die Wiederinbetriebnahme werden aktuell die Jahre von 2029 bis 2032 genannt.



*Das alte in Privatbesitz befindliche Bahnhofsgebäude in Allendorf (Lumda) und die davor liegende Gleisanlage. Der Abschnitt Staufenberg-Mainzlar bis Rabenau-Londorf ist komplett stillgelegt. (Foto: Thomas Kraft).*

 **Manfred Lotz und Thomas Kraft**

## **Von Lollar nach Völklingen - eine gelungene Eventreise mit der Hessischen Landesbahn**

**Der 10. Bahnerlebnis Tag des LB e.V. am 25. April 2026**

Eine weitere Eventreise startete aus Lollar nach Völklingen. Die Sonderzugfahrt des „Bahn-Erlebnis-Tag“ des Vereins Lumdatabahn e.V. war wieder eine tolle Fahrt mit einem außergewöhnlichen Ziel, Völklingen im Saarland, wo uns Ivi und der Pressesprecher Erhard Pitzius von der „Plattform MobilitätSaarLorLux e.V.“ begrüßten.

Mehr als 550 Kilometer legte der Triebwagen der Hessischen Landesbahn zurück, um von Lollar über Frankfurt, Mainz und das Nahetal nach Völklingen und zurück zu gelangen. Hauptziel war die „Völklinger Hütte“, ein 1986 stillgelegtes und vollständig erhaltenes Hochofenwerk. Der Weg durch das Werk führt bis hinauf an die Spitze der Hochöfen, wo sich ein spektakulärer Ausblick bietet.

Ein Teil der rund 100 Reisenden stieg in Saarbrücken aus und erkundete die Hauptstadt des Saarlands oder machte einen Abstecher nach Frankreich. Die Nähe zu Frankreich prägt das Lebensgefühl in den Gassen der Altstadt und am Ufer der Saar.



*Der Sonderzug der Hessischen Landesbahn mit den Fahrgästen des Vereins Lumdatabahn e.V. vor der Kulisse der Völklinger Hütte am 25.04.2026.*

*(Foto: Thomas Kraft)*

Passend zum „Bahn-Erlebnis-Tag“ gab es auch Begegnungen mit besonderen Zügen. In Völklingen hielten einige Besucher gezielt Ausschau nach den Flüssigeisen-Transportzügen. Weil auch heute noch Roheisen in Völklingen verarbeitet wird, fahren regelmäßig Spezialzüge aus der 17 Kilometer entfernten Dillinger Hütte direkt in das Stahlwerk hinein. Die extrem schweren „Torpedowagen“ für flüssiges Eisen fahren an allen Tagen der Woche und rund um die Uhr.

Nostalgisch ging es dagegen beim eher zufälligen Zusammentreffen des Lumdatabahn-Sonderzuges mit dem Dampfzug der Eisenbahnfreunde Treysa zu. Der auf dem Weg ins Rheintal befindliche historische Zug wurde in Butzbach überholt. Am Abend wiederholte sich das Zusammentreffen in umgekehrter Richtung.



*In der Nähe des Saarbrückener Bahnhofes die „Europa-Galerie“ (Foto: K. Lotz)*

Nach einer Feedback-Runde mit einzelnen Fahrgästen, die sich alle positiv über die Fahrt äußerten, konnten die Vereinsverantwortlichen ein erfreuliches Fazit ziehen: Die 10. Sonderfahrt hat sich gelohnt. Der Vorsitzende und sein Vorstandsteam dankten den Helfern, den Sponsoren Florian Hoff (Lollar), einer Lollarer Bäckerei und vor allem dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) für seine Unterstützung. Letztlich ein großes Lob der Hessischen Landesbahn (HLB) für die Gestellung des Triebfahrzeugs und den beiden Triebfahrzeugführern Tim und Maik.



*Oben: In Lollar auf Gleis 11 bei der Rückkehr am Samstagabend.*

*Links: Mit der Saarbahn, der Stadt-Landbahn nach Frankreich.*

*Fotos: Kerstin Lotz*



**Manfred Lotz**

## ***PRO BAHN fordert: Akku-Züge statt Wasserstoff-Züge für die Taunusbahn!***

Nachdem sich die Serie von Pleiten, Pech und Pannen beim Einsatz der Wasserstoff-Züge im Taunus fortsetzt und kürzlich mitgeteilt wurde, dass die „runderneuerte“ Wasserstoff-Flotte erst zum Jahresende 2026 / Jahresbeginn 2027 einsatzfähig zurück sein soll, fordert der PRO BAHN-Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main, endlich die Reißleine zu ziehen. Nachdem es vier Jahre lang nicht gelungen ist, alle 27 vom RMV für eine halbe Milliarde Euro angeschafften Wasserstoff-Züge im Regelbetrieb einzusetzen, sollte den Verantwortlichen beim RMV klargeworden sein, dass das Experiment „Wasserstoff“ gescheitert und den Fahrgästen nicht dauerhaft zuzumuten ist.

Bekanntlich müssen Brennstoff-Zellen nach 4-5 Jahren ausgetauscht werden, dieser Zeitraum wird in Kürze erreicht sein. Da mangels Nachfrage die Produktion der eingesetzten Züge bei der Fa. Alstom eingestellt wurde, dürften in Zukunft auch Wartung, Reparatur und Ersatzteil-Beschaffung Probleme machen.

Statt sich immer wieder auf die Suche nach einsatzbereiten Dieselszügen und Bussen zu machen, um einen Notbetrieb aufrechtzuerhalten, sollte der RMV (bzw. die Fahma) schnellstens für dauerhaften und funktionierenden Bahnverkehr durch geeignetere Fahrzeuge sorgen. Dafür bieten sich Akku- (sog. BEMU-) Züge an, wie

sie gerade auf der Ländchesbahn zwischen Wiesbaden und Niedernhausen erfolgreich getestet und vom RMV-Geschäftsführer Ringat zu Recht als Alternative zum Dieselmotortrieb auf nicht elektrifizierten Strecken gepriesen werden.

Diese Technik existiert seit über 120 Jahren. Akku-Züge waren vor 100 Jahren zuverlässig im Taunus unterwegs und im Bahnbetriebswerk Limburg beheimatet.



*So funktioniert es: Ein Akkuzug auf der Ländchesbahn in Niedernhausen  
(Foto: Barbara Grassel)*

Für die Strecke zwischen Usingen und Brandoberndorf ist die Reichweite der Akkus mit Sicherheit ausreichend. Für die Strecke zwischen Höchst und Königstein (16 km) der RB12 können Akku-Züge ebenso wie auf der Ländchesbahn (17 km) getestet werden – so könnte man auf eine Oberleitung für die RB12 verzichten.

Dann sollten Akku-Züge schnellstens bestellt werden, denn diese sind natürlich auch nicht von heute auf morgen in ausreichender Stückzahl lieferbar.

**Barbara Grassel**

## Die Brunnenbahn wird endlich elektrisch

Die 14,7 km lange Brunnenbahn, ein Teil der Strecke 3611 Frankfurt – Friedberg der DB, führt als Nebenbahn von Friedrichsdorf nach Friedberg. Sie wurde 1901 zunächst eingleisig mit Unterwegshalten in Burgholzhausen (55 cm), Rodheim (76 cm), Rosbach (55 cm) in Betrieb genommen. Seit 2005 gibt es als einen der ersten neuen Haltepunkte im RMV-Netz auch den Haltepunkt Friedberg Süd.

Zur Kapazitätserhöhung wurde die Strecke bis zum Jahr 1912 zweigleisig ausgebaut und als Hauptbahn geführt. Ab da gab es ein tägliches D-Zugpaar von Wiesbaden über F-Höchst und Bad Homburg, auf ausdrücklichen kaiserlichen Befehl unter Umgehung von Frankfurt Hbf, nach Berlin. Werktags verkehrten zeitweise ein Personenzugpaar von Bad Nauheim nach F-Höchst für Beschäftigte der Farbwerke und täglich mehrere Eilzüge auf der so genannten Bäderbahn von Wiesbaden über Höchst nach Bad Nauheim über die „Verbindungsschleife Homburger Damm“, die später dem Ausbau der A5 zum Opfer fiel.



*Abb. 1: Bahnhof Rosbach v.d.H, Linksverkehr erlaubt gleichzeitige Einfahrt beider Züge. Lupe: überklebtes Ziel.*

Auf Grund sinkendem Verkehrsaufkommen wurde Ende des Ersten Weltkrieges das zweite Streckengleis zurück gebaut, kurz vor dem Zweiten Weltkrieg aber wieder installiert und eine Brücke zur kreuzungsfreien Einfahrt über fast das gesamte Gleisfeld des Bahnhofs Friedberg errichtet. Diese Brücke fiel 1944 einem Bombenangriff zum Opfer und wurde bisher nicht wieder aufgebaut. Nach dem Krieg wurde dann das zweite Gleis erneut entfernt und die Strecke verlor, insbesondere nach Betriebsaufnahme der S6, stark an Bedeutung.

Nach einer früheren Verkehrserhebung arbeitet ein nicht unerheblicher Teil der Bevölkerung der Wetterau in Eschborn und fährt dorthin mit dem Auto oder der Bahn in der Main-Taunus-Kreis mit Aus- / Einstieg in Süd und Mitte. Bisher klappte der Umstieg von der S3 auf die S6 auf dem Gleis gegenüber in Frankfurt West auf der Heimfahrt mit einer Minute Übergang und drei Minuten Wartezeit hervorragend. Die Übergangszeit von wenigen Minuten auf der Hinfahrt war passabel. Die alternative Route mit der S3/S4 und S5 und RB 16 mit Umstieg in Rödelheim und Friedrichsdorf war für dieses Klientel wenig attraktiv, da die Fahrgäste mehrmals pro Woche in Friedrichsdorf strandeten.

## **Flügelung der S5 nach Usingen und Friedberg**

**PRO BAHN** unterbreitete vor etwa fünf Jahren einen Vorschlag zur Flügelung der S5 in Friedrichsdorf. Der auf der Strecke Friedrichsdorf – Usingen nicht benötigte zweite Zugteil der S5 könnte auf der Strecke Friedrichsdorf – Friedberg weiterfahren, anstatt in Friedrichsdorf auf die Rückkehr des ersten Zugteils zu warten. Die DB vertröstete uns und Bürgermeister Maar von Rosbach/Rodheim immer wieder auf die Vorlage einer Machbarkeitsstudie. Überraschend kam dann Ende vergangenen Jahres Bewegung auf.



Abb. 2 Umsteigebahnhof Friedrichsdorf mit den Gleisen 11 (Kopfgleis), 1, 2, und 3, zum Teil schon ausgerüstet mit Deckungssignalen zum Vereinigen von Zügen

Die Brunnenbahn wurde modernisiert, der Haltepunkt Rodheim wieder in einen Kreuzungsbahnhof umgebaut, und die Zugleitung der Stummelstrecke in das ESTW Bad Homburg verlegt. Das alles ging schon am **23. März 2026 in Betrieb**. In den beiden Kreuzungsbahnhöfen (Abb. 1) wurde ganz kurzfristig ein Linksverkehr eingerichtet, der die gleichzeitige Einfahrt beider Züge erlaubt und die Fahrzeit durch ein höheres Tempo bei der Einfahrt insgesamt verkürzt. Thema Zeitgewinn, Durchrutschweg, Ausschluss von Flankenfahrten. Der vorteilhafte Linksverkehr, den sich 2016 DB-Netze (heute DB InfraGO) im Falle **Wiesbaden-Igstadt auf der Ländchesbahn** auf keinen Fall vorstellen konnte, ist heute und hier kein Problem.

2024 verdichtete sich das Gerücht, dass eine in Auftrag gegebene **Machbarkeitsstudie zur Elektrifizierung der Brunnenbahn** positiv ausfallen könnte. Inzwischen steht fest, dass die Strecke bis 2029 tatsächlich einen Fahrdrakt erhalten soll. Während des wohl längeren Zeitraums des viergleisigen Ausbaus der Strecke Bad Vilbel - Friedberg müssen nämlich mehrere E-Triebzüge im Berufsverkehr über Friedrichsdorf umgeleitet werden, weil es hierfür in Deutschland keine Dieselizege mehr gibt. Man darf also guter Dinge sein, dass die Elektrifizierung kurzfristig gelingen könnte. Als Beispiel für eine beschleunigte Realisierung, sei die **Elektrifizierung der Nibelungenbahn** in nur sechs Monaten während der Sperrung der Riedbahn und der Betrieb mit ET 425 erwähnt.

Bisher stand die Forderung des Landrates des Hochtaunuskreises im Raum, die Diesel-Triebwagen der Brunnenbahn bis Bad Homburg mit Kreuzung in Rodheim zu verlängern. Diesem Vorschlag hat **PRO BAHN** aufs Heftigste widersprochen, weil die Wendezeit laut dem dritten Entwurfes des Deutschlandtaktes der Firma sma in den Endstationen Bad Homburg nur drei (!) und in Friedberg immer noch unrealistische fünf Minuten betragen hätte – ein Betriebskonzept, dem zudem der Personalrat nicht zustimmen konnte.

### **Das Konzept der Zugteilung optimiert**

Im Vorgriff auf den Tatbestand, dass die Strecke eine Oberleitung erhalten könnte, brachte **PRO BAHN** die Idee ins Gespräch, den in Friedrichsdorf abgehängten Zugteil der S5 als S52 nach Friedberg weiterfahren zu lassen und in der Gegenrichtung dort wieder zu vereinigen. **Dieser Vorschlag** wurde breit gestreut und stieß bei allen zu beteiligenden Stellen sowie bei der Presse und der Politik auf großes Zustimmung. Zwischenzeitlich hat sich herauskristallisiert, dass die S5 auf absehbare Zeit nur alle 30 Minuten nach Usingen verkehren wird und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, alle 15 Minuten. Der bisher immer wieder vorgetragene Hinderungsgrund zweier zu niedriger Brücken auf der Brunnenbahn ist wohl damit ausgeräumt, dass – nach dem Vorbild Bürstadt ein kurzes Stück vor, unter und hinter den Brücken stromlos geschaltet wird und der Triebfahrzeugführer dabei die **Notbremsüberbrückung** aktiviert

## S

### S-Bahn Rhein-Neckar

**Verstärken von Zugeinheiten in Neustadt an der Weinstraße  
von Leerzügen auf besetzte Züge aus der Abstellanlage heraus**

16.30 9-111  
 Hbf  
 Hbf 16.30 –  
 Schifferstadt 16.44 –  
 Laßengraben 16.58 –  
 Mannheim 17.23 –  
 Lössenbach 17.58 –  
 Mühlbach-Neckarhbf 18.11  
 an Sa. 7 nur bei Haltebuchung

# Neustadt (Weinstr) Hbf 4



Ankunft Planzug im Bahnhofsbereich Neustadt / Halt am Bahnsteig vor H-Tafel planmäßig um 17:25:12



Verstärkungseinheit setzt sich in Bewegung / Halt der Rangierfahrt 1 m vor besetzter Einheit: Kupplungsfahrt



Vereinigung beider Einheiten ist abgeschlossen / TF 1 begibt sich zur Zugspitze; Bremsprobe, Fertigmeldung



vereinigte Einheit ist 90" vor planmäßiger Abfahrt fahrbereit / Abfahrt mit Zeigersprung um 16:30:00 Uhr



Damit ist es gelungen, das Konzept der Zugteilung auf beiden Ästen, S5.a und S5.b der S5 noch einmal zu optimieren, wodurch sich auch der Pünktlichkeitsgrad deutlich verbessern dürfte. Wie ein solcher Fahrplan aussehen könnte, entnehmen Sie bitte dem Fahrplanentwurf auf der vorigen Seite, bei der drei möglichen Szenarien beschrieben und in einer Tabelle gegenübergestellt werden. Abweichungen bei diesem Fahrplanentwurf von zwei Minuten sind durchaus noch möglich.

Zum Schluss darf **PRO BAHN** sich erlauben, sich einmal kräftig auf die Schultern zu klopfen. Vor 15 Jahren lag den Stadtverordneten von Friedrichsdorf nämlich ein Vorschlag vor, alle Weichen im Norden des Bahnhof Friedrichsdorf herauszureißen, den Busbahnhof um 300 Meter in die Stadt zu verlegen, Gleis (heute) 11 aufzulassen, eines der drei S-Bahngleise auf 140 Meter zu kürzen und das restliche Bahnhofsareal an einem Investor zu verkaufen. **PRO BAHN** konnte im November 2011 die Stadtverordneten in letzter Sekunde davon überzeugen, dass dies den Dolchstoß für die Weiterentwicklung eines progressiven SPNV im Hochtaunuskreis bedeutet hätte. Nach der mit Vermerk vom 8. Januar 2012 zitierten Drucksache, unterzeichnet von Wilfried Staub (PRO BAHN), Bernd Vorlaeuffer-Germer (Fahrgastlobby Hochtaunus) und Wolfgang Heimbach (Personenkreis mobilitätseingeschränkter Personen), wurde das Projekt zunächst vertagt und später komplett zurück gezogen.



*Abb. 5: Bahnhof Friedrichsdorf: Die sechs mit X markierten Weichen des nördlichen Gleisfeldes sollten nach Vorschlag des Stadtplanungsamtes 2011 zurückgebaut und Bahnsteigkanten eingekürzt werden. Die mit //// markierten Gleise sollten 2011 entfernt werden. (Alle Fotos: Thomas Seibold)*

Wilfried Staub

## **Teilnahme am Bahnhofsfest in Königstein an Pfingsten 2026**



*Zu Gast war auch die Dampflokomotive 52-4867 der Historischen Eisenbahn Frankfurt  
(Foto: Thomas Kraft)*

In diesem Jahr haben wir auch im Gedenken an unser verstorbene Mitglied Helmut Lind, der jahrelang den Material-Transport zum Bahnhof in Königstein und auch mit 88 Jahren noch den Standdienst übernommen hatte, wieder einen Info-Stand beim Bahnhofsfest in Königstein aufgebaut.



*Unser Stand mit Interessenten (Foto: Barbara Grassel)*

Alexandra Hamel-Bahr hatte allerlei Werbegeschenke organisiert wie bedruckte Stofftaschen, gefüllte Stoffrucksäcke für Kinder, Kugelschreiber und Notizblöcke.

Die Newsletter mit Wilfried Staubs Artikeln zur RTW, zu Wasserstoff-Zügen und zur Taktverdichtung auf der RB12 waren nach wie vor aktuell und stießen auf Interesse der Besucher. Zu den Themen Akku- statt Wasserstoff-Züge und S-Bahn-Chaos nach Stellwerksschaden an der Camberger Brücke hatten wir Umsteiger aktuell-Ausgaben erstellt, die ebenfalls den Nerv der Fahrgäste trafen.

Das Dauerproblem unzuverlässige Züge und fehlende oder falsche Fahrgastinformation war häufigster Gesprächsstoff neben dem generellen Instandhaltungsstau bei der Bahn und dessen Folgen.

Bei strahlendem Sonnenschein war die Stimmung trotz der großen Hitze gut, und alle waren sich einig, dass wir nicht nur im nächsten Jahr, sondern öfter solche Info-Stände durchführen sollten, bei denen wir mit den Menschen ins Gespräch kommen.

Dank an die Unterstützung aus Mittelhessen (Alexandra Hamel-Bahr und Thomas Kraft) und traditionell aus Franken (Siegfried Wagenländer)!



Unser Stand mit den Vereinsmaterialien (Foto: Thomas Kraft)

 **Barbara Grassel**

## Eröffnungsfeier der Personenunterführung in Hanau Hbf am 12. Mai 2026

Die DB lud nach Hanau ein, weil die Modernisierung der Personenunterführung am Hanauer Hbf abgeschlossen sei und sie dieses erfreuliche Ereignis am Dienstag, 12.05.2026 feiern wollte.



Der DB-Konzernbevollmächtigte für Hessen, Rheinland-Pfalz und das Saarland, Ismail Ertug (Foto: Barbara Grassel)

Am Hanauer Hbf mit dem RE50 auf Gleis 101 angekommen, sah man noch nichts von der Modernisierung. Die neuen Aufzüge fehlen nämlich noch, nur der erste zwischen Gleis 102 und 103 ist schon in Betrieb:



*Treppenabgang Gl. 101 (Foto: Grassel)    Aufzug zu Gl. 102/103 (Foto: Grassel)*

Die Unterführung selbst erstrahlt tatsächlich in neuem Glanz mit Wandmotiven aus Hanau hinter Glasscheiben und mit Beleuchtung:



*Unterführung (Foto: Grassel)    Ein Wandmotiv hinter Glas (F.: Grassel)*

Bei so viel Licht und Glanz kann man die Motive im Vorbeigehen gar nicht erkennen, auch wenn man davor steht, ist das nicht einfach. Aber hell und freundlich wirkt die lange Unterführung unter den Gleisen durchaus. Allerdings frage ich mich, wie lange die Glasscheiben wohl ohne Schmierereien bleiben und wann die ersten eingeworfen werden.

**Barbara Grassel**

## Rechte Rheinstrecke: Die Generalsanierung kommt zwischen Wiesbaden und Troisdorf im 2. Halbjahr 2026



Grafik: DB InfraGO

Die Deutsche Bahn mit ihrer Tochter DB InfraGO setzt das Konzept der Generalsanierungen weiter konsequent um. Erfahrungen wurden seit der ersten Sanierung mit der Riedbahn gemacht, sicher auch mit der Sanierung Hamburg-Berlin. Die Wiedereröffnung wurde von Ende April 2026 auf Mitte Juni 2026 verschoben.

Nun kommt „der Rechte Rhein“ an die Reihe, wie es bei der DB als Arbeitstitel heißt. Die Strecke wird von Wiesbaden bis Troisdorf vom 10.07.-11.12.2026 komplett gesperrt. Das heißt für Hessen: Der Rheingau ist komplett ohne Schienenanbindung. Aus den bereits erfolgten Generalsanierungen kann ein weitreichender Fuhrpark mit SEV-Bussen bereitgestellt werden. Es war schon davon die Rede, dass die deutschlandweit zur Verfügung stehenden Kapazitäten in weiten Teilen bei der jeweiligen DB-Generalsanierung gebunden werden und damit andernorts fehlen.

Nun fahren im 2. Halbjahr SEV-Busse auf der rechten Seite und damit auch im Rheingau. Gerade der hessische Abschnitt wird mit einigen SEV-Linien bedient. Wir stellen diese hier vor.



## Linienetzplan während der Generalsanierung Rechter Rhein (Grafik DB InfraGO)

**Linie RB10A** Mainz-Eltville-Rüdesheim. Diese Linie wird im 30-Minuten-Takt verkehren und hält zwischen Eltville und Rüdesheim an allen Stationen.

**Linie RB10B** Wiesbaden-Eltville-Rüdesheim. Diese Linie dient nur tageszeitweise der Schulbeförderung.

**Linie RB10E** Wiesbaden-Eltville-Rüdesheim(-Lorchhausen). Linie im 30-Minuten-Takt zwischen Wiesbaden und Rüdesheim mit Halt an allen Stationen, zwischen Rüdesheim und Lorchhausen nur als Verstärkung in der Hauptverkehrszeit.

**Linie RB10X** Wiesbaden-Rüdesheim-Assmanshausen-Lorch-Braubach-Koblenz. Diese Linie fährt im Abschnitt Wiesbaden-Rüdesheim durch, zwischen Rüdesheim und Braubach hält die RB10X an allen Stationen, zwischen Braubach und Koblenz fährt sie durch.

Alle weiteren Informationen über die SEV-Busse sind unter <https://rechter-rhein.deutschebahn.com/> zu finden.

Die Linie RB10 fährt in der Zeit nur zwischen Frankfurt (Main) Hbf und Wiesbaden.

Nicht nur rund um die Rechte Rheinstrecke hat die Sperrung Auswirkungen. Da der Güterverkehr weiträumig über Siegen und Gießen umgeleitet werden muss, muss auch auf der Main-Weser-Bahn zwischen Gießen und Frankfurt der Fahrplan reduziert werden. Die Linie RB37 verkehrt nur zwischen Frankfurt und Bad Nauheim. Als Ersatz zwischen Bad Nauheim und Gießen wird alle zwei Stunden ein SEV-Bus RB37E verkehren. Die Züge der RB40/RB41 fahren alle zwei Stunden wieder alle Unterwegshalte zwischen Gießen und Friedberg an, so wie vor dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025.

Bei dieser Generalsanierung ist auffällig, dass wirklich an allen 36 Bahnstationen grundlegende Erneuerungen und Ersatzbauten für den Personenverkehr stattfinden sollen. Dies tut auch dringend Not, denn fast alle Bahnstationen sind in einem jämmerlichen Zustand. Die letzten umfassenden Investitionen dort liegen zwischen 80 und 120 Jahren zurück. Eine barrierefreie Zuwegung ist fast nirgends vorhanden. Insbesondere im Rheingau gibt es noch viele zwischen den Gleisen liegende schmale Bahnsteige, die nur mit der Überquerung des Hausbahnsteiggleises erreicht werden können. Die Bahnsteighöhe ist niedrig, 38 cm, teils weniger.

Prominentestes Beispiel ist die Bahnstation Rüdesheim. Sie liegt weit ab von der Stadt und hat bis heute nur die vorweg genannte Einrichtung. Die Bahnstation wird nun rund 1,3 km weiter westlich im Bereich zwischen Parkplatz P5 „Auf der Lach“ und Leinpfad neu gebaut. Damit kommt die Deutsche Bahn einem in den 2010er Jahren durch den PRO BAHN Landesverband Hessen und sein damaliges Landesvorstandsmitglied Wilfried Staub geäußerten Vorschlag nach, der genau an dieser Stelle den Neubau einer Bahnstation vorsieht. Vorhandene Infrastruktur im direkten Umfeld kann optimal genutzt werden. In jüngerer Zeit erreichte PRO BAHN Hessen mehrere Anfragen, ob mit dem Neubau der Rüdeshheimer Bahnstation auch die Zahl der Gleise für die Personenzüge erhöht würde. Dies ist nicht der Fall, es entstehen zwei klassische Außenbahnsteige. Das Wenden oder Abstellen von Zügen muss weiterhin auf dem Gelände des alten Areals erfolgen.



Die Lage von alter und neuer Bahnstation in Rüdesheim (Grafik: DB InfraGO)

Leider kommt mit der Generalsanierung nicht die Beseitigung des direkt am alten Bahnhof in Rüdesheim gelegenen Bahnübergangs der Bundesstraße B 42.

Dies ist seit den 1950er Jahren bereits ein Politikum. Zwischenzeitlich gab es mehrfach Pläne, die Bahn in einen Tunnel zu legen. Diese Pläne wurden wegen der hohen Kosten verworfen. Weil man sich seitens Bund, Land, Kommune und Bahn nicht auf eine Variante einigen konnte, ist auch am direkt angrenzenden Bahnhof nie investiert worden.

Dass nun alle 36 Bahnstationen grundhaft erneuert werden, wird seitens der PRO BAHN-Gliederungen in Hessen sehr begrüßt. Dass in über einem dreiviertel Jahrhundert seit Ende des Zweiten Weltkriegs fast nichts in die Bahnsteiganlagen und angrenzenden Aufenthaltsbereiche für Fahrgäste investiert wurde, ist völlig inakzeptabel. In einer der bedeutendsten Tourismusregionen, in einem der schönsten Flecken Deutschlands verwahrloste eine öffentliche Infrastruktur, so dass es sich eher um Angsträume als um Orte mit Aufenthaltsqualität handelt.

Insbesondere ist es erfreulich, dass sämtliche alten Mittelbahnsteige beseitigt werden, für welche das Hausbahnsteigggleis ebenerdig mit schlechtem Übergang gequert werden muss und die dadurch fast keine Höhe über Schienenoberkante haben. Hier muss bislang immer für jede einzelne Fahrt der Mittelbahnsteig durch die Fahrdienstleitung freigegeben werden. Ob Personenzüge oder Güterzüge, sie können sich im Bahnhof nicht begegnen. Dies setzt die Betriebsqualität einer Bahnstrecke erheblich herunter.

Die Rechte Rheinstrecke gilt als äußerst hoch belastet, weil sie große Teile des europäischen Güterzugverkehrs zwischen den Nordseehäfen und dem Alpen- sowie dem Mittelmeerraum aufnehmen muss. Die nun vorgesehenen Erneuerungen mit der Generalsanierung stellen eine erhebliche Verbesserung dar. Die Arbeiten sollen vom 10.07.-11.12.2026 dauern. Man darf der DB InfraGO und den Fahrgästen wünschen, dass alle Arbeiten termingerecht abgeschlossen werden.



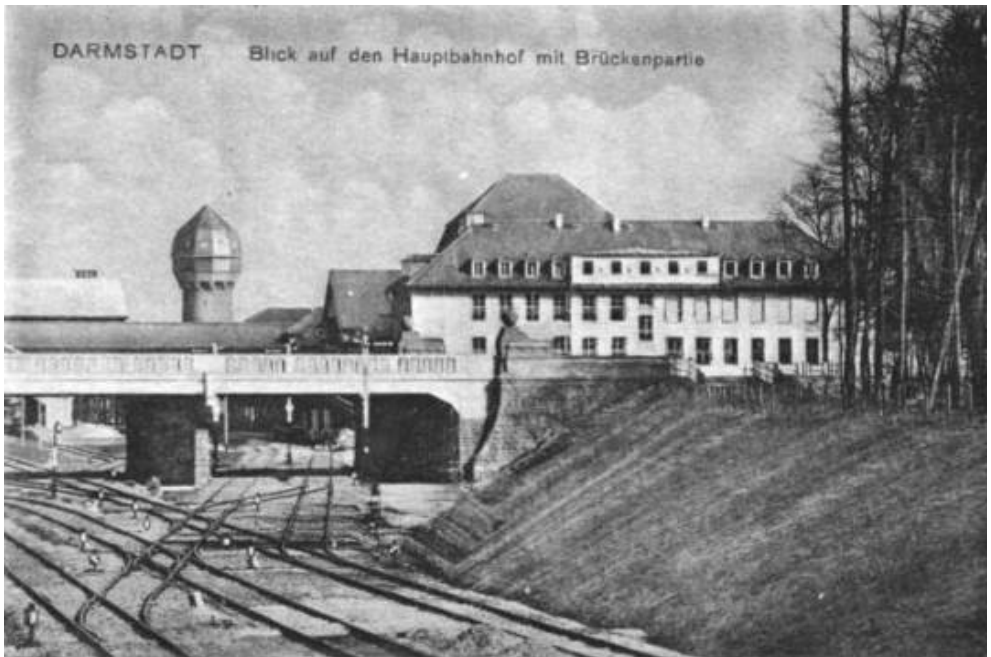
*Blick vom alten  
Personenbahnhof  
Rüdeshheim hinauf  
in den Weinberg.  
(Foto: Thomas Kraft)*

 **Barbara Grassel  
und Thomas Kraft**

## **Neue Darmstädter Rheinstraßenbrücke mit getrennter Straßenbahnbrücke**

### ***Eine interessante Alternative wird vertan***

Sehr viele Hessen und andere Besucher der Wissenschaftsstadt Darmstadt kennen wohl die prominente schnurgerade Stadteinfahrt von der Autobahn A5 vorbei am Hauptbahnhof Darmstadt zur Stadtmitte am Luisenplatz mit dem „Langen Ludwig“. Die zusammen mit dem Neubau des Jugendstilbahnhofs 1912 eingeweihte Rheinstraßenbrücke über die Main-Neckar-Bahn von Frankfurt nach Heidelberg/Mannheim konnte nach über 100 Jahren dem wachsenden Verkehrsaufkommen und der zunehmenden Belastung nicht mehr Stand halten.



Daher wurden auf der Grundlage eines internationalen Architektenwettbewerbs (den Knight Architects zusammen mit Schüssler Plan gewannen) bereits im Sept. 2018 Planfeststellungsunterlagen beim Land Hessen eingereicht. Der prämierte Entwurf übernahm aus Gründen des Denkmalschutzes im Prinzip die alte Stahlbetonkonstruktion mit zwei Mittelpfeilern zwischen den sechs Gleisen der Main-Neckar-Bahn. Auf der Grundlage dieses Entwurfes wurde das Planfeststellungsverfahren durchgeführt und vom Hessischen Wirtschafts- und Verkehrsministerium im Januar 2021 genehmigt.

Wegen Unstimmigkeiten zu den ursprünglich mit der DB vereinbarten Streckensperrzeiten für den Abriss und den Neubau der Rheinstraßenbrücke über die Main-Neckar-Bahn konnte allerdings ein Baubeginn nicht erfolgen, so dass bereits 2022 nach Erreichen der Schadensklasse 3,5 eine Sperrung für den LKW-, PKW- und Busverkehr notwendig wurde. Die beiden Straßenbahngleise nach Griesheim werden aber bis heute von den Linien 4 und 9 weiter genutzt. Als Fertigstellungstermin wurde damals das Frühjahr 2026 angegeben, also genau der Zeitpunkt, an dem dieser Artikel erscheint.

## Entwurf Schüßler-Plan / Knight Architects

### Ansicht neue Rheinstraßenbrücke



Nachdem die mit der DB-Netz vereinbarten Sperrpausen für den Abruch und den Neubau der Brücke in einzelnen Bauabschnitten nicht eingehalten wurden, verhängte der neugewählte Baudezernent Paul Wandrey im November 2023 einen Planungsvergabestopp mit der Idee einer Neukonzeption des gesamten Brückenbauwerks. Er entwickelte die Idee einer Stabbogenbrücke aus Stahl, die im Vorschubverfahren als Einfeldbrücke ohne Stützen die im Einschnitt liegende Eisenbahntrasse überspannen soll.

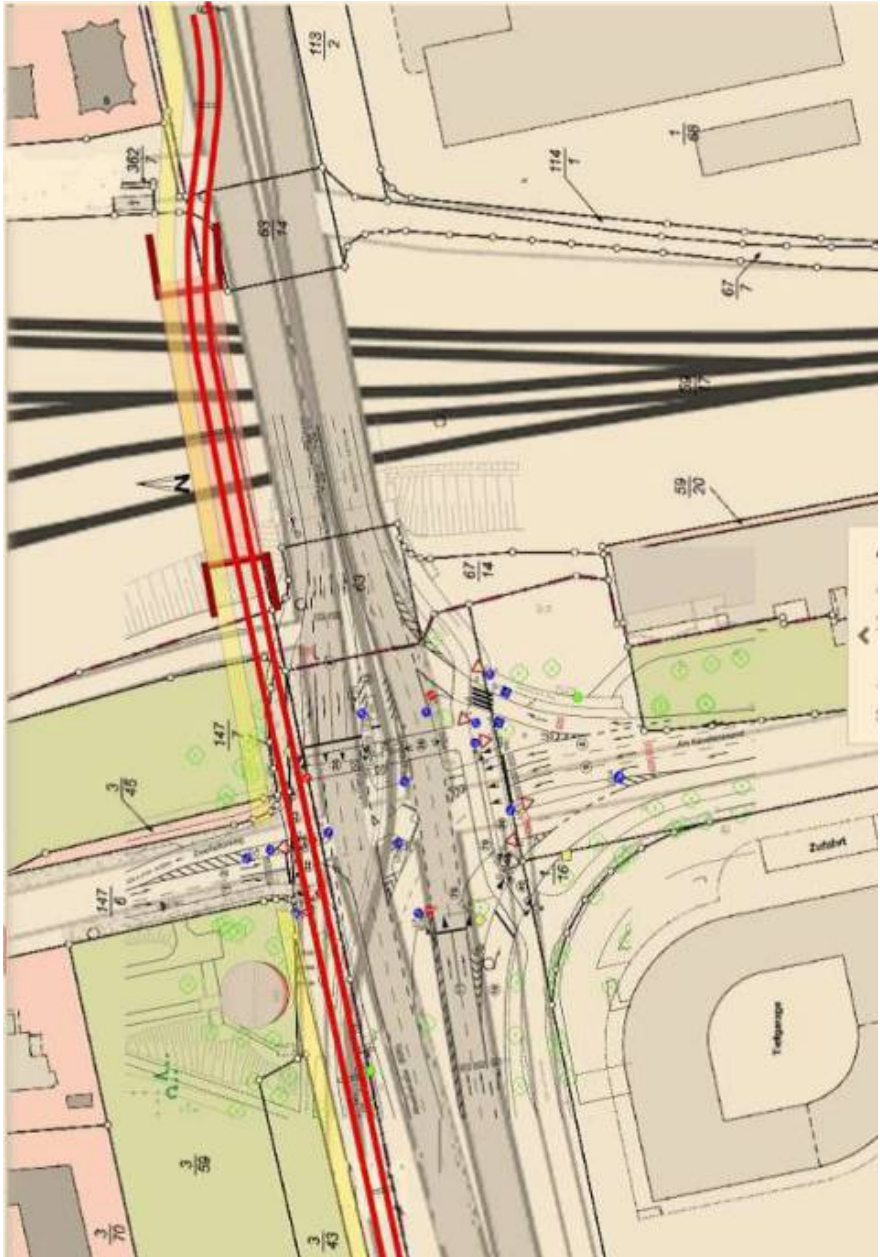
Diese beabsichtigte Konstruktionsänderung brachte den Autor dieser Zeilen zusammen mit einigen bekannten Diplomingenieuren auf den Gedanken, die bereits im ersten Planfeststellungsantrag untersuchte VARIANTE F einer nördlichen eigenen Straßenbahn- und Fuß/Radverkehrsbrücke zur Entzerrung der Verkehrsströme erneut ins Spiel zu bringen. Diese Variante war auch Gegenstand des 1. Planfeststellungsverfahrens, sie schied aber als Vorzugsvariante mit folgender Begründung aus:

„Variante F: Eine Verlegung der Straßenbahn auf die Nordseite der Brücke Rheinstraße ist aus städtebaulicher Sicht nicht akzeptabel und führt zu einer starken Beeinträchtigung des Stadteingangs und der wiederherzustellenden denkmalgeschützten Situation an der Brücke Rheinstraße. Des Weiteren ist bei der Überführung in die Nordlage ein Entfall der großen Eiche vor dem Hotel Maritim nicht zu vermeiden. Nachteilig ist unter verkehrlichen Aspekten die zusätzliche Unterbrechung des Kfz-Verkehrs durch die zwischen den Knotenpunkten liegende signalisierte Querung der Straßenbahn.“

Die damals angeführten Argumente sind allerdings nicht mehr stichhaltig, denn die nunmehr beabsichtigte Konstruktion einer Stabbogenbrücke führt zu einer wesentlich unangenehmeren visuellen „Beeinträchtigung des Stadteingangs“ als eine ähnliche Konstruktion für den ÖPNV in Seitenlage. Die Rodung einer einzelnen Eiche vor dem Hotel Maritim wird inzwischen durch die Rodung mehrere Bäume für die Montagefläche der Stahlbrückenteile konterkariert, und der verkehrliche Aspekt der Straßenbahnquerung ist durch den Wegfall der Querung südlich der Brücke auf Höhe Zweifalltorweg eher positiv zu bewerten.

Da die jetzt geplante vormontierte Stabbogenbrücke ohnehin aus zwei Teilen bestehen würde, könnte man die bisher in Mittellage liegenden Straßenbahngleise auf eine eigene Brückenkonstruktion – auch als Stahlbrücke eingeschoben – nördlich neben der alten Brücke verlegen, was auch den Vorteil einer zeitlichen Entzerrung mit sich bringen würde. So könnte die HEAG mobilo als Betreiberin des ÖPNV einen jahrelangen Busersatzverkehr nach Griesheim vermeiden und vor dem Abriss der alten Brücke in wenigen Wochen die Gleise auf die schon fertig gestellte neue Konstruktion verlegen, auf der auch der Fuß- und Radverkehr Platz finden würde. Erst danach würde die alte Brücke abgerissen.

Leider hat sich Herr Wandrey und die Stadt Darmstadt mit diesem seit drei Jahren mehrfach in der Presse und von zwei Parteien publizierten Konzept niemals ernsthaft auseinandergesetzt. Vielmehr wurde immer wieder behauptet, dass eine solche Neuplanung zu erheblichen Verzögerungen wegen der erforderlichen neuen Planfeststellung führen würde, was schon allein wegen des bisherigen verschenkten Zeitablaufs widerlegt ist. Stattdessen wurden Wandreys neue Konstruktionspläne der kompakten Einfeldbrücke in zwei Teilen auf der Grundlage einer geänderten Machbarkeitsstudie im Herbst 2025 dem Hessischen Verkehrsministerium als sogenannte „Planänderung“ zur Neugenehmigung vorgelegt. Der aktuelle Zeitplan sieht vor, dass erste Bauvorbereitungen (provisorischer Umbau der Bahnstromoberleitungen und Abbruch der alten Brücke) von 2027 bis Anfang 2028 abgeschlossen sein sollen. 2028 bis Ende 2029 erfolgen dann die Einschub- und Montagearbeiten und bis Anfang 2031 die endgültige Herstellung der neu aufgehängten DB-Oberleitungen und Fahrspuren einschließlich der Straßenbahn in Mittellage.



*Neue Straßenbahngleislage in rot, jetzige Führung in grau*

Bis heute ist zweifelhaft, ob das Ministerium diese umfangreichen Planänderungen überhaupt als Planänderungsverfahren akzeptieren wird oder ohnehin eine neues Planfeststellungsverfahren fordern wird. Falls das Ministerium auf der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens besteht, werden also weitere Jahre ins Land ziehen, in denen umständliche MIV-Umleitungen und unkalkulierbare jahrelange Einschränkungen im ÖPNV vorherrschen.

Warum kann sich ein Baudezernent mit seiner Verwaltung nicht flexibel zeigen und wenigstens ernsthafte Alternativenprüfungen ins Auge fassen, auch wenn sie „nur“ aus der Bürgerschaft kommen? So werden immer wieder Chancen vertan, die für eine nachhaltige Verkehrswende unabdingbar sind.



*Der derzeitige für Kfz. gesperrte Zustand der Brücke, Blickrichtung nach Westen  
(Foto: Bernd Rohrmann)*

 **Bernd Rohrmann**

## ÖPNV-Finanzierung deutschlandweit akut gefährdet



Das Schlagwort „Verkehrswende“ hatte Ende der 2010er Jahre eine tolle Aufbruchstimmung mit sich gebracht. Doch dann kamen viele Krisen, zunächst die Corona-Pandemie, dann der Ukraine-Krieg, nun der Iran-Krieg und der Nahost-Konflikt. All dies führt zu schwächelnder Konjunktur und zu sinkenden Staatseinnahmen. Dass man dies in einer gemeinschaftlichen Kraftanstrengung stemmen muss, ist unbestritten. Es wirkt jedoch so, als sei der ÖPNV von den Einschnitten besonders stark betroffen.

Äußerungen von Organisationen wie der Allianz pro Schiene oder dem VDV, aber auch aus den Reihen des Verkehrswesens selbst machen deutlich: Es drohen schon in Kürze gewaltige Einschnitte. Die Bereitstellung der heutigen Nahverkehrsleistungen wird, wenn die Situation sich nicht grundlegend ändert, in 2-3 Jahren nicht mehr finanzierbar sein. Beweis dafür: Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Landes Hessen mit den drei Verkehrsverbänden RMV, NVV und VRN. Die Verträge wurden nur für einen Zeitraum von drei Jahren geschlossen. Was danach passiert, niemand weiß es im Moment.

Wird man sich über eine deutliche Erhöhung der staatlichen Zuschüsse in den ÖPNV nicht einig, drohen auch in Hessen Abbestellungen von Schienennahverkehrsleistungen, so wie dies z.B. in Schleswig-Holstein mit der linearen Angebotsreduzierung um 5% bereits erfolgt ist.

Derzeit stellt der Bund rund 12,6 Mrd. € jährlich den Bundesländern zur Verfügung, um den Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren. Rund 1,5 Mrd. davon sind Anteile an der Finanzierung des Deutschlandtickets. Die gleiche Summe stellen die Länder für das Deutschlandticket zur Verfügung. Auch dieses Ticketangebot, welches einige Menschen erst zum Umstieg auf die Bahn bewogen hat, hat nur eine Bestandsgarantie für vier Jahre. Zieht man die Mittel für das Deutschlandticket ab, landet man bei 11,1 Mrd. Vor Beginn der letzten Erhöhungsphase hatte man 8,3 Mrd. € Regionalisierungsmittel zu Zeiten von Bundesfinanzminister Schäuble jährlich zur Verfügung. Damals schon zu wenig. In den letzten 12 Jahren wurden die Mittel schrittweise um 2,8 Mrd. insgesamt erhöht. Im Verhältnis nicht viel, wenn man sieht, wie viel Geld kurzfristig für einen Tankrabatt zur Verfügung steht und in welchem Umfang in den Straßenneubau investiert wird. Die Kosten für den Betrieb der Bahn ist in den letzten 12 Jahren um ein Mehrfaches gegenüber 2,8 Mrd. € gestiegen. Um das Angebot nutzen zu können, bezahlen heutzutage Reisende ohne Zeitkarte oder Flatrate-Ticket wie Job-Ticket, Deutschland-Ticket etc. rund 40% mehr als noch vor acht Jahren.

Seit Jahren weigern sich die Mitglieder von Bundestag und Bundesregierung, über die Ausweitung der Regionalisierungsmittel zu reden. Stattdessen werden die Rahmenbedingungen geändert, so dass die Deutsche Bahn AG am Kapitalmarkt noch mehr Geld aufnehmen muss. Schulden müssen irgendwann zurückgezahlt werden. Dann dürfte in einigen Jahren das Angebot immer schlechter werden.

Das Wort Verkehrswende wird aktuell nicht mehr in den Mund genommen. Tatsächlich wird sie aber immer dringender gebraucht mit dem Ausbau des Schienennetzes, einer Angebotsausweitung und der Reaktivierung von Bahnstrecken.

PRO BAHN Hessen hat daher schon vor gut zwei Jahren gefordert, die Regionalisierungsmittel von derzeit 12,6 Mrd. € schrittweise innerhalb von 5 Jahren auf 20 Mrd. € jährlich zu erhöhen. So hätten die Bundesländer, Landkreise und Kommunen Planungssicherheit, und der ÖPNV könnte kontinuierlich wachsen.

Wir erleben seit mehreren Jahren die verschiedensten Defizite bei Bus und Bahn vor Ort. Wenn jetzt noch die drastisch steigende Unterfinanzierung hinzukommt, wird man durch ein deutlich schlechteres Angebot immer mehr Fahrgäste verlieren.

**René Gentzmann**

## DB InfraGO: Baumaßnahmen Juni bis Dezember 2026



Zahlreiche Baumaßnahmen sind seitens DB InfraGO für das Bahnnetz im Bereich Hessens angekündigt und fordern das gesamte Bundesland besonders in den Sommermonaten heraus. Länger geplante Reisen sollte man fortwährend im Fahrplan nachprüfen. Hier ist eine textliche Auflistung dieser Maßnahmen. **Diese Aufstellung beruht auf der Veröffentlichung vom DB InfraGO vom 28.05.2026.**

Die Bahnstrecke zwischen Kassel Hbf bzw. Kassel-Wilhelmshöhe und Obervellmar ist an mehreren Wochenenden des Juni/Juli sowie in und nach den Herbstferien (03.-31.10.) gesperrt. Betroffen sind der RE11, die RE/RB4, die RT1 und die RT4.

Zwischen Wolfhagen und Ahnatal-Heckershausen besteht eine Sperrung vom 27.06.-09.08. Betroffen sind die RE/RB4 und die RT4.

Bauarbeiten finden auch zwischen Korbach und Bad Arolsen sowie Willingen im Kurhessenbahnnetz statt. Die Sperrung ist in den Herbstferien, 03.-18.10., betroffen sind die RE/RB4.

Die Strecke Baunatal-Guntershausen bis Bebra ist bereits seit dem 15.05. bis zum 19.06. gesperrt. Betroffen sind die RB/RE5 sowie der Fernverkehr. Kuriosum in der Zeit: Da der Hessentag in Fulda vom 12.-21.06. stattfindet, dürfen Besucherinnen und Besucher in dieser Zeit zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Fulda die ICE mit einem Nahverkehrsticket benutzen.

Die Strecke zwischen Bad Hersfeld und Eisenach ist in zwei Abschnitten in den ersten drei hessischen Ferienwochen vom 21.06.-10.07. gesperrt. Betroffen ist massiv der Fernverkehr mit weiträumigen Umleitungen und die Linie RB6.

Die Strecke zwischen Fulda, Bad Hersfeld und Bebra ist vom 26.06.-10.07. voll gesperrt. Der Fernverkehr, z.B. der Achse Frankfurt-Erfurt-Berlin muss weiträumig umgeleitet werden. Im Nahverkehr sind die RB/RE5 sowie der RE50 betroffen.

Voraussichtlich vom 10.-30.07. ist die Rhönbahn zwischen Fulda und Gersfeld mit der RB52 gesperrt.

Die Main-Weser-Bahn zwischen Marburg und Schwalmstadt-Treysa ist vom 06.-09.11. übers Wochenende erneut wegen des Aufbaus des ESTW Stadtallendorf gesperrt. Betroffen sind: RE30, RE98, RB41, RB94, RB97.

Die Obere Lahntalbahn mit der RB94 ist vom 26.-30.10. zwischen Erndtebrück und Biedenkopf bzw. Biedenkopf und Sarnau wegen Gleisbauarbeiten/Weichenerneuerungen gesperrt. Betroffen ist die RB94.

Während des gesamten Zeitraums bis zum 11.12. bleibt die Lahn-Kinzig-Bahn (RB46) im Abschnitt Gießen-Lich-Hungen-Nidda gesperrt. Das ESTW Hungen wird aufgebaut und die Bahnstationen Lich und Ober-Widdersheim grundhaft erneuert.

Vom 05.-18.10. bzw. 12.12. sind die Strecke Friedberg-Beienheim-Nidda (RB48 und RB47) sowie die Lahn-Kinzig-Bahn zwischen Nidda und Glauburg-Stockheim gesperrt. Grund sind Gleiserneuerungs- und Bahnübergangsarbeiten.

Von Limburg bis Aumenau ist die Lahntalbahn sowie die Main-Lahn-Bahn vom 22.05.-05.06. gesperrt. Die RB45, RB25 und RB24 sowie die RE20 und RB20/RB21 fahren abschnittsweise nicht. Grund sind Weichenbauarbeiten.

Die Oberwesterwaldbahn Westerbeim-Limburg mit der RB90 und die Unterwesterwaldbahn Siershahn-Montabaur-Limburg mit der RB29 sind für unterschiedliche Arbeiten vom 24.07.-24.08. sowie von 16.-19.10. gesperrt.

Vom 20.-27.06. ist die Strecke Friedberg-Hanau gesperrt, direkt vor den Ferien fährt die RB49 nicht, insbesondere wegen Weichenbauarbeiten im Bereich Hanau-Nord und HU-Rauschwald sowie kleineren Arbeiten im Bereich Nidderau und Assenheim.

Die Kinzigaltstrecke ist zwischen HU-Wolfgang und Wächtersbach vom 03.-06.07. gesperrt, der Fernverkehr wird weiträumig umgeleitet. Betroffen: RE50, RB51

Eine besondere Herausforderung sind westlich des Hanauer Hauptbahnhofs Brückenbauarbeiten und Weichenerneuerungen vom 23.-26.10. sowie 30.10. bis 02.11. Zahlreiche Linien sind betroffen: S8, S9, RE50, RB51, RE54, RE55, RB58, RB59, RE85.

Für den Bau der Nordmainischen S-Bahn ist die Strecke Frankfurt-Maintal-Hanau vom 29.06.-06.07. gesperrt. Betroffen sind die Linien RE54, RE55, RB58, RB59 und Fernverkehrsfahrten. Die Linien werden südmainisch über Offenbach umgeleitet.

Zwischen Friedrichsdorf und Friedberg (RB16 04.-07.09.) aber insbesondere zwischen Friedrichsdorf und Bad Homburg, teilweise komplett bis R-Rödelheim erfolgt wegen Bahnkörpersanierungen und der U-Bahn-Verlängerung in Bad

Homburg vom 04.-28.09. sowie 09.10.-11.12. eine Vollsperrung, wovon die Linien S5, RB15 und RB16 betroffen sind.

Die S3 und die S4 sind mit ihren Außenästen F-Rödelheim-Bad Soden bzw. -Kronberg vom 12.-15.06. und vom 04.-07.09. wegen Brückenbauarbeiten für die Regionaltangente West voll gesperrt.

Für den barrierefreien Ausbau der Station Frankfurt-West sowie für Gleiserneuerungen zwischen Frankfurt-West und Frankfurt Hbf sind die Gleise der S-Bahn (S3, S4, S5, S6) und der Main-Weser-Bahn (RE30, RB40/41, RE98/RE99, RB37, RB34) vom 10.07.-14.08. nur eingeschränkt nutzbar. In mehreren Nächten von 21-5 Uhr Vollsperrung. Der Fahrplan ist deutlich reduziert.

Die Main-Weser-Bahn ist vom 02.-05.10. und 16.-19.10. nachts von 22-4 Uhr wegen Oberleitungsarbeiten gesperrt. Betroffen: RE30, RB40/41, RE98/RE99, RB37, RB34.



Die stark befahrene Strecke zwischen Frankfurt Hbf und Frankfurt-Niederrad hat für ein „Gleiserneuerungspaket“ eine Totalsperrung vor sich, welche vom 10.07.-10.08. sowie vom 26.-28.10. dauern. Dies bedeutet massive Einschränkungen. Der S-Bahn- und Regionalzugverkehr fällt komplett aus. Der Fernverkehr wird im Raum Frankfurt umgeleitet, vorrangige Halte Frankfurt-Süd und Frankfurt Flughafen Fernbahnhof.

Im Bereich F-Niederrad und F-Stadion Gleisdreieck geht es ab F-Gutleuthof bis F-Forsthaus besonders rund. Sperrungen insbesondere des Abschnitts F-Stadion nach F-Loisa bzw. F-Süd sind vom 23.-30.10. und vom 20.-30.11. Grund sind die Bauarbeiten für die Regionaltangente West. Fernverkehr und RB59 betroffen.

Auf der Strecke zwischen Frankfurt-Höchst und Wiesbaden Hbf gibt es nächtliche Vollsperrungen 10.07.-18.09. zu unterschiedlichen Anlässen. Betroffen: S1, RB10, RE4/14, Züge werden teilweise über Bischofsheim und Rüsselsheim umgeleitet. In folgenden Zeiträumen gibt es Vollsperrungen: 18.-21.09., 16.-23.10., 30.10.-20.11. Der Grund ist die Errichtung des ESTW Flörsheim.

Auch die Querverbindung von Bischofsheim bis Mainz-Kastel ist von Sperrungen betroffen, weswegen die S9 in Kelsterbach endet, die RE4/RE14 zwischen Mainz, F-Höchst und Frankfurt ausfallen. Die Zeiten: 05.-08.06., 12.-15.06., 19.-22.06. sowie 10.07.-18.09.

Massive Auswirkungen gibt es wegen des Aufbaus des ersten digitalen Stellwerks in Mainz.

Die eine Vollsperrung ist zwischen Rüsselsheim und Mainz und lässt die S8 und S9 in Kelsterbach enden. Da die Sperrungen mit denen nördlich des Mains alternieren, können die RE2 und RE3 über F-Höchst fahren.

Die weitere Vollsperrung ist zwischen Groß-Gerau und Bischofsheim bzw. Mainz und lässt die RB75 in Groß-Gerau enden.

Die Zeiträume der Sperrungen (teils nur auf Teilabschnitten) sind:

10.-24.07. jeweils 21.-5 Uhr, 24.07.-03.08. ganztägig, 03.-28.08. jeweils 21-5 Uhr, 28.08.-07.09. ganztägig, 11.-14.09. ganztägig.

Die RB61 ist wegen einer Weichenerneuerung in Neu-Isenburg vom 01.-03.07. unterbrochen und fährt nur Dreieich-Buchsschlag-Dieburg.

Wegen des Neubaus der B45-Brücke bei König-Zell ist die Odenwaldbahn mit allen Linien zwischen Bad König und Michelstadt vom 26.06.-10.08. und 02.-19.10. gesperrt.

05.-27.09. Vollsperrung Odenwaldbahn zwischen Erbach und Eberbach, hier Gleiserneuerung und Bahnkörperarbeiten, betrifft Linien RB81 und RB82

Brückenbauarbeiten nördlich des Bahnhofs Bensheim führen zur Komplettspernung in folgenden Zeiten: 10.-20.07. und 13.-22.07. Teilausfall RE60 südlich Bensheim-Auerbach und RB68 zwischen Bensheim-Auerbach und Heppenheim sowie S5 (VRN) zwischen Heppenheim und Bensheim.

Wegen Weichenbauarbeiten fällt die Nibelungenbahn (RB63) zwischen Bensheim und Bürstadt bzw. Worms vom 21.-24.08. bzw. 28.-31.08. aus.

**Folgende Verkehrsstationen werden (neben der Rechten Rheinstraße) im Zeitraum des 2. Halbjahres in Hessen grundhaft erneuert:**

Alsfeld – Bauzeit mit Sperrungen 01.-24.08.

Frankfurt (Main) West – Bauzeit mit Sperrungen 10.07.-14.08.

Frankfurt-Griesheim – Bauzeit mit Sperrungen 31.05.-08.10.

Idstein – Bauzeit mit Sperrungen 08.06.-05.11.



**René Gentzmann**

## Nachruf auf Rolf Gnadl

**Rolf Gnadl \* 17.05.1953 † 05.03.2026**



Rolf Gnadl  
(Foto: SPD Wetterau)

Rolf Gnadl (SPD), langjähriger hessischer Kommunalpolitiker, ist tot. Er starb nach kurzer schwerer Krankheit im Alter von knapp 73 Jahren. Die PRO BAHN-Gliederungen drücken ihre Trauer und ihr Mitgefühl für einen verdienten Politiker aus.

Rolf Gnadl war von 1979 bis 1992 Bürgermeister der Gemeinde Glauburg in der Wetterau, welche durch die Keltenwelt bekannt wurde. Von 1992 bis 2008 war er Landrat des Wetteraukreises. Von 2008 bis 2017 war er Geschäftsführer der Oberhessischen Versorgungsbetriebe AG (OVAG), Sitz Friedberg, bevor er in den Ruhestand ging.

Insbesondere in seine Amtszeit als Landrat fällt sein Einsatz für den Erhalt aller im Landkreis noch vorhandenen Bahnstrecken, welche heute noch mit Personenverkehr im Betrieb sind.

Das war in den 1990er Jahren keine Selbstverständlichkeit, denn andernorts war auf vielen Bahntrassen der Betrieb schon seit den 1960er bis 1980er Jahren eingestellt worden, Kauf, Umwidmung und weitestgehender Rückbau standen vor der Umsetzung. Nicht so im Wetteraukreis. Rolf Gnadl wollte immer den flächendeckenden Schienenpersonenverkehr, auch im strukturschwachen östlichen Teil des Wetteraukreises rund um Nidda und Büdingen. Als sich 2002/2003 der Nachbarlandkreis Gießen aus der Mitfinanzierung der Horloffalbahn Friedberg-Hungen zurückzog, wurde der Abschnitt Friedberg-Wölfersheim Södel in Betrieb gehalten. Nun wird die Horloffalbahn wieder durchgängig reaktiviert.

Rolf Gnadl hat sich in herausragender Weise für die Gesellschaft engagiert. Trotz jahrzehntelanger hauptamtlicher politischer Verantwortung bodenständig geblieben, wirkte er wie ein guter Nachbar. Beweis dafür sind insgesamt 18 Traueranzeigen als Nachrufe, von der großen Politik bis hin zu zahlreichen Vereinen in der Gemeinde Glauburg. Wir trauern um einen verdienten Kommunalpolitiker. Unser Mitgefühl gilt seiner Familie, seiner Frau, seinen Töchtern, Verwandten und Freunden.



**PRO BAHN Landesverband Hessen, PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen, PRO BAHN Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main**

# §§§ Impressum

---



DER UMSTEIGER ist ein Fachmagazin und Informationsmedium von verschiedenen Verbandsgliederungen des Fahrgastverbandes PRO BAHN in Hessen sowie Südniedersachsen. An dem Magazin sind vier weitere lokale Initiativen beteiligt. „DER UMSTEIGER“ dient zugleich als Mitgliederinformation.

DER UMSTEIGER besteht aus drei Erscheinungsvarianten:

DER UMSTEIGER – DAS JOURNAL / – REPORT / – AKTUELL

Text- und Bildbeiträge durch Mitglieder sind sehr willkommen.

Diese bitte per Mail senden an [info@der-umsteiger.com](mailto:info@der-umsteiger.com).

DER UMSTEIGER wird im Selbstverlag hergestellt Die Vervielfältigung über die eigene Nutzung hinaus ist nur nach Rücksprache mit dem Herausgeber erlaubt.

Wir verwenden die vom jeweiligen Wort abhängige generische Geschlechtsform (z.B. DER UMSTEIGER, die Person, das Mitglied). Siehe dazu auch [www.genderstertaler.de](http://www.genderstertaler.de). Selbstverständlich sind immer Personen aller Geschlechter gemeint und bei PRO BAHN willkommen.

**Die Anschriften der Verantwortlichen und der mitwirkenden Organisationen und ihrer vertretungsberechtigten Personen – verantwortlich im Sinne des Presserechts – sind unter „Kontakt“ zu finden.**

PRO BAHN Regionenvereinigung NOM Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.

Thomas Kraft, Werner Filzinger, Barbara Filzinger, Ulrich Seng

PRO BAHN Regionalverband Niedersachsen e.V. Gerd Aschoff

PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main e.V.

Dr. Barbara Grassel, Manuel Flauaus

PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.

Thomas Mroczek, Bernd Rohrmann

PRO BAHN Landesverband Hessen e.V.

Thomas Kraft, Klaus Zecher

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V.

Prof. Dr. Herbert Wassmann,  
Timo Martinetz

Dietzhöhlzalbahn e.V.

Stephan Kretzer, Torsten Haas

Lumdatalbahn e.V.

Manfred Lotz, Kerstin Lotz

Odenwaldbahn-Initiative (kein e.V.)

Uwe Schuchmann, Kurt-Michael Heß



Redaktionsanschrift:  
Bahnhofstraße 10  
35457 Lollar  
Tel. (06406) 8373997  
info@der-umsteiger.com

**PRO BAHN Regionalverband  
Osthessen**

Stellv. Regionalvorsitzender  
und Sprecherteam:  
Werner und Barbara Filzinger  
Baumgartenweg 12  
36341 Lauterbach (Hessen)  
Tel. (06641) 2911  
osthessen@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband  
Mittelhessen**

Regionalvors. und Sprecherteam:  
Thomas Kraft, Tobias Diehl, Christhard  
Beringer. Verbandsanschrift:  
Bahnhofstraße 10  
35457 Lollar  
Tel. (06406) 8373997  
mittelhessen@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband  
Nordhessen**

Stellv. Regionalvorsitzender  
und Sprecher:  
Ulrich Seng  
Postfach 41 02 34  
34064 Kassel  
Tel. (0561) 51009234  
nordhessen@pro-bahn-hessen.de

Die drei vorweg genannten Verbandsgliederungen sind zusammengefasst in:  
**PRO BAHN Regionenvereinigung Nordhessen-Osthessen-Mittelhessen e.V.**  
Postanschrift: Bahnhofstraße 10, 35457 Lollar, Mail: nom@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband  
Süd-niedersachsen e.V.**

Regionalvorsitzender:  
Gerd Aschoff  
Kurt-Schumacher-Weg 16 A  
37075 Göttingen  
Tel. (0551) 24834  
gerd.aschoff@pro-bahn.de

**PRO BAHN Regionalverband  
Frankfurt / Rhein/Main e.V.**

Regionalvorsitzende:  
Dr. Barbara Grassel  
Postfach 11 14 16  
60049 Frankfurt am Main  
Tel. (069) 244372257  
frankfurt@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Regionalverband  
Starkenburger e.V.**

Regionalvorsitzender:  
Thomas Mroczek  
Hügelstraße 30  
64569 Nauheim (bei Groß-Gerau)  
Tel. (06152) 9279265  
starkenburger@pro-bahn-hessen.de

**PRO BAHN Landesverband  
Hessen e.V.**

Postfach 11 14 16  
60049 Frankfurt am Main  
Tel. (069) 244372266  
mail@pro-bahn-hessen.de

## Mitwirkende Vereinigungen außerhalb von PRO BAHN

**Bürgerinitiative Rettet die  
Kanonenbahn Nordhessen e.V.**

Prof. Dr. Herbert Wassmann  
Meisenweg 8  
34576 Homberg (Efze)  
Tel. (05681) 5990  
kanonenbahn-nordhessen@t-online.de

**Dietzhöltalbahn e.V.**

Stephan Kretzer  
An der Burg 6  
35716 Dietzhöltal  
Tel. (02774) 3330  
info@dietzhoelztalbahn.net

**Lumdatabahn e.V.**

Manfred und Kerstin Lotz  
Marktstraße 24  
35469 Allendorf (Lumda)  
Tel. (06407) 400303  
mail@lumdatabahn.de

**Odenwaldbahn-Initiative**

Uwe Schuchmann  
Rostocker Straße 14  
64372 Ober-Ramstadt  
Tel. (06154) 4079017  
uwe.schuchmann@odenwaldbahn.de

---



Mitglied werden im PRO BAHN  
Landesverband Hessen e.V.  
im Fahrgastverband PRO BAHN.

Über diesen QR-Code gelangt  
man zum Anmeldeformular.

*Eine Stimme in Hessen für  
Hessen, die die Interessen  
der Fahrgäste stark macht.*





### **PRO BAHN Regionalverband Südniedersachsen e.V.**

Termine werden auf [pro-bahn-suedniedersachsen.de/veranstaltungen](http://pro-bahn-suedniedersachsen.de/veranstaltungen) bekanntgegeben.

### **PRO BAHN Regionalverband Nordhessen**

Im Regelfall am ersten Donnerstag im März, Juni, September und Dezember, jeweils um 17:45 Uhr. Nächste Treffen: Do. 11.06.2026, Do. 03.09.2026  
Blaues Café, Landgraf-Karl-Straße 26 (Walter-Schücking-Platz), 34131 Kassel.

### **PRO BAHN Regionalverband Osthessen**

Im Regelfall am zweiten Dienstag im März, Juni, September und November, jeweils um 18:00 Uhr, einzelne Abweichungen möglich, digitale Treffen über Zoom-Video, Einwahldaten in Einladung und auf Anfrage.  
Nächste Termine: Di.23.06.2026, Di. 08.09.2026

### **PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen**

Im Regelfall am dritten Donnerstag im Monat, 18:30 Uhr, Ausnahmen im Fall von Feiertagen, dann am dritten Dienstag im Monat, 18:30 Uhr. Wechselweise finden ein Regionaltreffen (R) und ein Termin zum Austauschtreffen (A) statt.  
Nächste Termine: Do. 18.06.2026 (A)(LO), Do. 16.07.2026 (A)(GI),  
Do. 20.08.2026 (R)(LO), Do. 17.09.2026 (A)(LO).  
(LO) = Kulturbahnhof Lollar, Bahnhofstr. 10, 35457 Lollar.  
(GI) = Restaurant Chamäleon, Reichensand 9, 35390 Gießen.

### **PRO BAHN Regionalverband Frankfurt / Rhein-Main e.V.**

Im Regelfall am ersten Donnerstag im Monat, 18:30 Uhr, abwechselnd im Saalbau Gutleut (Rottweiler Str. 32, 60327 Frankfurt a.M.) oder auswärts als Ortstermin.  
Im Juli und August 2026 keine Treffen. Nächste Termine: 03.09.2026 Ortstermin in F-Ginnheim zur U4-Verlängerung, 01.10.2026 Saalbau Gutleut, 05.11.2026 Ort noch festzulegen, 03.12.2026 Saalbau Gutleut.

### **PRO BAHN Regionalverband Starkenburg e.V.**

im Regelfall am vierten Mittwoch im Monat, 18:00 Uhr, Ausnahmen während der Sommerferien und zum Jahresende. Nächste Termine:  
Mi. 24.06.2026 (DA), Mi. 22.07.2026 (RA), 26.08.2026 (NH), 23.09.2026 (DA)  
(NH) = Gasthaus "Hessischer Hof", Bahnhofstr. 37, 64569 Nauheim bei Gr.-Gerau  
(DA) = Restaurant "Zum Rosengarten", Frankfurter Straße 79, 64293 Darmstadt  
(RA) = Bistro "Genuss am Gleis", Bahnhofstraße 16, 64354 Reinheim

---

Dies sind die zum Redaktionsschluss vorliegenden Termine der Regionalverbände. Aktualisierte Termine sind stets auf der Internetseite des Landesverbandes [www.pro-bahn-hessen.de](http://www.pro-bahn-hessen.de) zu finden. Auf der Startseite einfach das hellblaue Feld rechts anklicken, man landet dann automatisch auf dem elektronischen Kalender.

---

## Werden Sie Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN!

Interesse daran,

- Vorschläge für bessere Fahrpläne von Bahn und Bus einzureichen
- Eingaben zu Umbauten von Bahnstationen zu verfassen
- Stellungnahmen zur Fortschreibung von Nahverkehrsplänen zu verfassen
- Ideen für die Verkehrswende zu diskutieren
- In Fahrgastbeiräten in Verkehrsverbänden und Gebietskörperschaften Positionen zu vertreten
- für die Reaktivierung von Bahnstrecken einzutreten

Dann kommen Sie mit dazu, seien Sie mit dabei!

## Bist Du schon Mitglied, sind Sie schon Mitglied?

Dann spreche Du / Dann sprechen Sie doch einfach Menschen im Umfeld an, ob diese nicht auch mit dazugehören wollen, ja mitmachen wollen.



RV Südniedersachsen e.V.

RV Nordhessen      gemeinsam als

RV Osthessen      RV NOM e.V.

RV Mittelhessen

RV Frankfurt / Rhein-Main e.V.

RV Starkenburg e.V.



Werden Sie Mitglied in einem der dieses Magazin mittragenden Reaktivierungsvereine:

Rettet die Kanonenbahn Nordhessen e.V., Lumdatalbahn e.V., Dietzhölztalbahn e.V., Odenwaldbahn-Initiative

Sind noch Fragen? Die Personen auf der Seite „Kontakt“ stehen gerne zur Verfügung. Eintrittsformulare auf den Internetseiten oder auf Anfrage im Postversand.